14
853

DUE
DUE
DUE

ТИПОГРАФИЯ
„ГУДОК“
Ул. Станкевича, 7.
Телефон 88-73.
Главлит № 11314
Тир. 3.000
МОСКВА

7 853

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Григорий АЧКАНОВ

КАК МЫ БОРОЛИСЬ и СТРОИЛИ СВОЙ СОЮЗ

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ИСТОРИИ ВСЕРОССИЙСКОГО СОЮЗА РАБОЧИХ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Во времена царизма.—Февральская революция и возрождение союзов.—Октябрьская революция.—Годы гражданской войны. — Союз в условиях новой политики.—Наша роль в мировом профдвижении. — Итоги и выводы.

БИБЛИОТ... Инст... Профес... Инв. № 39182 / 160

Издание РИО ЦК водников
МОСКВА—1923

Памяти отдавших свою жизнь за рабочее дело и родной Союз товарищей Старостина, Апрелева, Губанова, Павлова, Зедина, Гринталя и с ними сотен и тысяч других, погибших в окопах гражданских фронтов, в белогвардейских застенках, подорвавших силы в героической борьбе с разрухой, посвящает эту книгу

Центральный Комитет
Всероссийского Союза Рабочих
Водного Транспорта.

Слава—мертвым, бодрость—живым!

Во времена царизма.

Февральская революция и возрождение союзов.

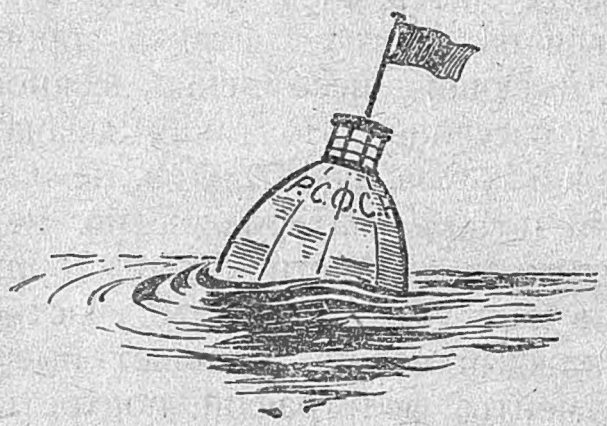
Октябрьская революция.

Годы гражданской войны.

Союз в условиях новой политики.

Наша роль в мировом профдвижении.

Итоги и выводы.


Р.С.Ф.С.Р.

Во времена царизма

Моряки, речники и все вообще работники водного транспорта Советской России об'единены сейчас в один крепкий и сильный, построенный по производственному принципу, союз, один из крупнейших в России и один из самых организованных в мире. Но к нынешнему прочному и стройному союзу водный пролетариат России пришел длинным и трудным путем—в результате двадцатилетней борьбы и двадцатилетнего организационного труда. Об этой борьбе и этом труде и рассказывается в настоящей брошюре.

I. Гнет эксплоататоров.

В начале девятисотых годов, сравнительно небольшой тогда, морской торговый флот России стал пополняться новым тоннажем. Количество судов, ходивших в заграничное плавание, постепенно увеличивалось, и русские моряки из каботажного плавания все в большем числе попадали в дальние рейсы, и здесь, естественно, стали присматриваться к тому, как живут и работают, и в каких условиях, моряки иностранные.

Эксплоатация моряков на русских судах в те времена была ужаснейшая. Рабочее время не было ограничено и регулировалось личным усмотрением судовой администрации, а потому административный произвол тоже был неограничен. За малейший проступок, за малейшее непочтительное отношение к начальству матрос или кочегар выбрасывался на берег и подолгу ходил без работы—«считал пушки», по образному выражению моряков. Безработных моряков было много, и судовая администрация имела свободный выбор

среди ищущих работу, а потому и не церемонилась с теми, кто плавал; это заставляло многих несознательных моряков «выслуживаться» перед начальством, часто итти против своих же товарищей.

В те времена у нас, на морских судах, администрацией практиковалась манера «марать» книжки судовой команды, постепенно вошедшая в систему и укоренившаяся. Делалось это так: капитан, старший помощник или старший механик перечеркивал расчетную книжку провинившегося моряка и делал соответствующую пометку в его послужном списке, и моряк с «замаранной» книжкой ни одним пароходством или судовладельцем уже не принимался на работу, или должен был вовсе оставить то море, на котором ему «замарали» книжку, или должен был «очистить» свою книжку—иначе его ждали продолжительная безработица и голод. Книжки «очищались» двояким образом: или моряк выпрашивал, унижаясь перед «замаравшим» книжку начальством, и тот «очищал» ее, или он ловил виновника помарок где-нибудь в темном углу и угрозами, а то и физическим воздействием, вплоть до побоев, принуждал перечеркнуть губящие моряка отметки и восстановить книжку; иногда это моряку удавалось, и он получал возможность вновь плавать. Штрих очень показательный, характеризующий полное бесправие русского моряка того времени.

В России в те времена царскими законами не разрешались никакие рабочие организации, и полицейские и жандармы неусыпно охраняли благополучие дворян и буржуазии, без всякого суда и следствия арестовывая рабочих по заявлению администрации или по личному своему усмотрению. Русский рабочий был на положении бесправного раба: его могли сколько угодно эксплоатировать, выбросить, как ненужную вещь, на берег или на улицу, лишить самой возможности получить работу, в любой момент арестовать его и посадить без пред'явления обвинения в тюрьму. Такое положение было невыносимо; невыносимо еще потому, что заработная плата никем не регулировалась и тоже была произвольной. Так, например, кочегары и матросы на Черном море получали от 12 до 18 рублей в месяц. Этого жалованья

хватало моряку на табак, да на рабочую «робу», да раз в месяц напиться до пьяна, а о семье и думать было нечего.

II. Зубатовщина.

Недовольство положением росло среди рабочих и моряков, искало выхода и часто проявлялось в стихийных стачках, подавлявшихся в угоду буржуазии царской полицией.

Социалистические партии нелегально вели свою работу среди рабочих, направляя их на классовую борьбу. Царская тайная политическая полиция—«охранка»—попыталась отвлечь рабочих от их классовой борьбы и через охранника-генерала Зубатова пыталась создать «свое» рабочее, «национальное» движение, устраивая, при помощи специально натасканных агентов, легальные собрания рабочих и создавая черносотенные рабочие организации. Такими агентами Зубатова были: в Петербурге известный поп Гапон, подведший под расстрел петербургских рабочих (9-го января 1905 года), а в Одессе, в 1903 г., некто Шаевич.

Охранка поручила Шаевичу образовать такую организацию среди одесских рабочих, куда «сотрудники» Шаевича постепенно втянули и некоторую часть черноморских моряков. Шаевич взялся за дело рьяно и повел широкую пропаганду среди рабочих и моряков, стараясь отвлечь их от классовой борьбы и направить всю силу нараставшего в рабочих недовольства общим положением вещей в другую сторону по безопасному руслу: рабочим предлагалось искать улучшения своей участи путем просьб и петиций перед властями и искательства у хозяев. Шаевич и его агенты проповедывали «единение труда с капиталом»—рабочих с буржуазией—в полуполитических стремлениях; шла усиленная проповедь идей «классового мира» и незамаскированной борьбы с идеями социалистическими.

Но, несмотря на все старания Шаевича, летом 1903 года общее настроение прорвалось и вылилось в забастовку одесских рабочих. Забастовка сразу приняла стихийный характер и охватила все фабрики, заводы и торговые суда, стоявшие в одесском порту. Рабочие и работницы, ходили по

фабрикам, заводам и судам и гудками созывали рабочих рабочие оставляли фабрики, выходили на улицы и присоединялись к забастовщикам. Забастовавшие рабочие демонстративно прошли стотысячной толпой с окраины города на окраину, а затем двинулись в порт. Здесь демонстранты спустили флаги с отходящих пароходов, сняли с них команды и демонстрация двинулась в самый город, в центр, где копошилась встревоженная буржуазия и власти.

Полиция и власти растерялись и в первое время не принимали никаких мер; на другой день были уже стычки между рабочими и полицией и казаками. Моряки примкнули к забастовке и выставили свои частичные требования.

Шаевич пытался уговорить моряков прекратить забастовку и не задерживать уходящие пароходы, но его проповедь уже успеха не имела—моряки на деле убедились в провокаторской работе Шаевича; некоторые из них хотели тут же расправиться с ним, но наиболее сознательные товарищи удержали их от этого.

Забастовка моряков продолжалась. Тогда судовладельцы обратились к военно-морскому командованию с просьбой прислать на торговые суда, вместо бастующих, военных моряков. Военное командование пошло навстречу судовладельцам, и они получили в скорости в свое распоряжение целые команды матросов, сделавшихся, таким образом, невольными штрейкбрехерами.

Забастовка была сорвана, но многим морякам она раскрыла глаза на истинное положение вещей, во многих разбила существовавшую до того наивную веру в «хорошее начальство» и в то, что через начальство можно улучшить положение рабочего; многих заставила задуматься, как найти другой выход из тяжелого морального и материального положения.

III. Первая победа.

Наиболее сознательная часть моряков стала готовиться к следующей забастовке и выделила нелегальную ячейку для подготовительной работы. Работа

но конспиративно, и самая масса моряков узнала о том, что она велась, только в ходу забастовки.

Произвол судовой администрации и эксплоатация рабочих судовладельцами продолжались таким же темпом, как и до первой забастовки 1903 года. Моряки терпеливо ждали, когда они вновь, но более организованно, смогут вступить в бой со своими эксплоататорами. Момент настал.

В 1904 г. в Одессе вспыхнула общая черноморская забастовка моряков. Полиция произвела ряд арестов среди моряков. В ответ на репрессии моряки выделили нелегальный стачечный комитет и пред'явили судовладельцам ряд требований. Главные из них: 8-часовой рабочий день, увеличение тогда существовавшей заработной платы на 100%, признание за моряками права на организацию своего легального Союза, установление контроля Союза над внутренним распорядком службы на судах, набор судовых команд через Союз, контроль Союза над перемещением команд, контроль Союза над перевозками грузов и пассажиров, освобождение арестованных забастовщиков и ряд других более мелких требований.

Все моряки со всех пароходов и судов под русским флагом, стоявших в одесском порту, поголовно, за исключением судовой администрации, сошли на берег. По мере возвращения бывших в море пароходов из рейсов число бастующих все увеличивалось. Как только пароход ошвартовывался, его команда забирала свою «робу» и сходила на берег, а администрация оставалась на судах и несла вахты; машинисты поддерживали администрацию.

Судовладельцы не шли на уступки. Забастовка принимала затяжной характер. Но моряки были бодры и уверены в победе.

В начале забастовки судовладельцы вовсе не шли на переговоры и стали срочные грузы сдавать на иностранные пароходы; тогда из солидарности к морякам забастовали грузчики, и в одесском порту все было парализовано: на рейде скопилось громадное количество русских и иностранных пароходов, бездействовавших поневоле. Судовладельцы терпели большие убытки из за несвоевременной отправки

и доставки грузов и, наконец, решили использовать испытанное уже раз средство—обратились к полиции.

Полиция произвела новые аресты моряков. Но стачечный комитет стал работать еще более конспиративно, а моряки еще более сознательно стали относиться к делу борьбы с эксплоататорами и властью, принимая все зависившие от них меры, чтобы не дать полиции повода спровоцировать забастовку и раскрыть стачечный комитет.

Борьба была упорная. Моряки решили голодать, но не сдаваться. На Николаевском бульваре в Одессе можно было видеть сотни голодных, но бодрых моряков, с надеждой смотревших на мертвый порт.

Забастовка приняла затяжной характер; судовладельцы упорствовали, моряки не сдавались.

Своей стойкостью моряки сломили все же упорство судовладельцев, и забастовка, продолжавшаяся 45 дней, закончилась победой моряков.

В этой забастовке приняли участие 17.000 моряков. Требования моряков были удовлетворены все, за исключением требования о контроле Союза над перевозками.

IV. Начало нашего Союза.

Союз моряков, или «Регистрация моряков»,—как его тогда называли потому, что он получил свое название от проведенной инициативной группой регистрации моряков,—стал легальным. В Союз входили поголовно все судовые команды, отчислявшие 5% своего заработка в кассу Союза в виде членских взносов. Правление Союза чрез своих членов, называвшихся «выборными», регулировало взаимоотношения судовых команд с судовой администрацией и разрешало все конфликты на судах. Ни один кочегар, ни один матрос помимо Союза не мог быть принят на судно.

«Регистрация моряков» получала все большее и большее влияние на судовую жизнь; без ее участия не разрешался ни один вопрос в области взаимоотношений команд с администрацией на судне. Доверие к «Регистрации моряков» со стороны членов Союза было неограниченным, и влияние ее росло с каждым днем. «Регистрация» была единственной в то

время рабочей организацией в России, регулировавшей условия труда, быта и заработной платы своих членов.

На судах больше всего конфликтов было на почве нарушения администрацией 8-часового рабочего дня и неправильного исчисления сверхурочных часов.

V. Огни революции и реакция.

В то же время незатихавшее недовольство рабочего класса России все усиливалось, как по отношению к буржуазии, так и по отношению к политике царского правительства. Назревали массовые выступления против царского самодержавия, подавлявшего всякие попытки рабочего класса к улучшению своего экономического и политического положения.

После неудачной войны с Японией (в 1904 году) недовольство передалось и воинским частям, и военному флоту.

На Черном море произошло восстание военных моряков на броненосце «Князь Потемкин Таврический», в июне 1905 года. В этом восстании должны были принять участие и другие военные суда, но, благодаря слишком открытому поведению некоторых лиц из их команд, эти суда были задержаны морскими властями в Севастополе, и восстание сорвалось.

Торговые моряки с находившихся в Одессе судов поддержали восставших военных моряков броненосца «Князь Потемкин Таврический», но в силу принятых военным морским командованием экстренных мер никто не поддержал восставших, кроме броненосца «Синоп» и учебного судна «Прут». Это восстание не приняло характера крупного революционного выступления; «Князь Потемкин Таврический» остался в нем изолированным, ушел в Румынию и там разоружился.

Были революционные восстания и в балтийском флоте—в 1905 году в Кронштадте и Свеаборге.

Революционное настроение как среди рабочих, так и среди военных и торговых моряков все нарастало, и, наконец, в октябре 1905 года вспыхнула всероссийская всеобщая

политическая забастовка одновременно с революционными выступлениями рабочих во всех почти крупных городах, которая привела устрашенное царское правительство к необходимости об'явить в манифесте от 17-го октября всякие свободы русскому народу... на бумаге.

В этой забастовке самое активное участие приняли торговые моряки.

В 1906 году была еще одна забастовка моряков торгового флота, укрепившая (на время) «Регистрацию моряков».

Царское правительство, оправившись от ударов, нанесенных революцией 1905 года, перешло в наступление против рабочих организаций и старалось отнять сделанные рабочими в октябре и раньше завоевания. Настала пора самой мрачной реакции.

Повсеместно в России были введены военное положение и военно-полевые суды, а в некоторых местах осадное положение,—в Севастополе, Кронштадте, Свеаборге, Прибалтийском крае, Закавказье и других местах. Правительство ввело смертную казнь через военно-полевые суды и стало десятками и сотнями вешать по всей России рабочих и крестьян, матросов и солдат; стало закрывать рабочие организации и профсоюзы.

Временами охранка и жандармы пытались провокацией вызвать рабочих на политические выступления, чтобы затем разрозненных рабочих потопить в их же крови. Жандармерией и полицией производились аресты рабочих и моряков в одиночку и группами. Не довольствуясь этим, правительство чрез агентов охранки стало собирать хулиганские организации под видом политических, монархических партий; организаций этих было много: «Союз истинно-русских людей», «Союз русского народа», «Союз Михаила архангела». По своей структуре и сущности эти организации напоминают нынешние фашистские организации в Италии и других буржуазных странах. Во главе этих «партий» и «союзов» стояли и руководили ими князья, дворяне, правительственные агенты и всякие авантюристы, которые не прочь погреть руки на любом деле. Лозунги этих организаций были: «самодержавие, православие и народность», «бей жи-

ов, спасай Россию» и другие в том же роде. В монархиче-кие организации вовлекался подозрительный и продажный элемент, — люди, готовые за небольшую цену на погромы и избиения; втаскивалось в них немало и несознательных крестьян и рабочих.

VI. Разгром нашего Союза.

То, что мы сейчас наблюдаем в буржуазных странах, мы видели и пережили у нас, в России, в 1906—7—8 и по 1913 год: те же погромы, те же избиения и насилия над гражданами и сознательными рабочими и то же штрейкбрехерство всюду, где только представлялась к этому хоть малейшая возможность.

Так, в конце 1906 и начале 1907 г. царское правительство произвело массовые аресты торговых моряков и закрыло «Регистрацию моряков» и ряд других профессиональных союзов. Моряки об'явили политическую забастовку, выставили требование восстановления «Регистрации моряков» и ряд других. Жандармерия усилила аресты.

К морякам присоединились портовые грузчики. Правительство и судовладельцы бросили на пароходы, вместо бастующих судовых команд и портовых грузчиков, штрейкбрехеров-хулиганов из «Союза истинно-русских людей» и других союзов, ему подобных. Забастовка явно срывалась, благодаря тому, что судовая администрация пошла с хулиганами в плавание. Моряки все же стойко держались.

В порт введена была тогда военная охрана, не пропускавшая в него ни одного матроса, кочегара или грузчика. Часть революционных моряков в ответ применила террор и подорвала машины на пароходах «Эльбрус», «Император Николай II» и «Григорий Мерк»; моряки стали совершать убийства представителей пароходных предприятий. Но это положения не спасло, и аресты среди моряков усилились еще больше.

Правительство решило подавить забастовку всеми мерами, вплоть до расстрелов. Забастовка была сорвана, и вместе с ней прекратилось легальное существование Союза мо-

ряков, а вслед за этим стали отнимать у моряков завоеванные ими ранее права.

8-часовой рабочий день больше не соблюдался, и опять администрация стала набирать на суда команду по своему усмотрению; постепенно стал водворяться на судах прежний произвол судовой администрации, хоть в меньшей мере, так как капитаны и помощники все же побаивались получивших организационный опыт морских судовых команд.

VII. В подполье.

Союз моряков был разгромлен царским правительством, но не уничтожен: нельзя уничтожить классовую боевую организацию, не уничтожив самого класса; рабочий класс России остался существовать, как класс, а моряки как его часть.

Черноморские торговые моряки не пришли в уныние и отчаяние от разгрома своего боевого профессионального союза, но, затаив ненависть к эксплоататорам и царскому правительству, перенесли работу в подполье.

В 1908 г. на ряде пароходов возникли конфликты на почве несоблюдения администрацией и хозяевами 8-часового рабочего дня; нередко эти конфликты выливались в частичные забастовки, но из за разрозненности самих моряков, не умевших еще организованно отстаивать свои интересы, конфликты и забастовки не приобретали характера массового выступления моряков, и морякам только частично удавалось, сперва на отдельных пароходах, а затем на срочных линиях, сохранить 8-часовой рабочий день для кочегаров и матросов.

На всех почти судах подпольники организовали ячейки революционных моряков, которые продолжали работу «Регистрации моряков». Но восстановить легальный союз моряков, несмотря на ряд попыток к этому, сделанных некоторыми группами моряков, все же не удавалось. Инициаторы-моряки, подававшие устав Союза властям для требовавшейся царскими законами регистрации, получали отказ и через некоторое время арестовывались полицией.

На пароходах вообще аресты стали обычным в ту пору явлением, и моряки были постоянными обитателями тюрем.

Но тюрьма была для нас школой политграмоты, а потому большинство арестованных моряков высылалось генерал-губернатором в административном порядке в северные губернии и Сибирь, в безлюдные места. Арестам способствовали шпионы и жандармерии, посаженные охранкой на суда чрез пароходные конторы в качестве матросов или кочегаров.

Не видя возможности восстановить легальный союз моряков, черноморцы пытались создать нелегальный союз.

VIII. Заграничники.

К этому времени часть революционных моряков, скрываясь от преследований полиции, принуждена была перебраться за границу; таким образом, в Турции, в Константинополе, к концу 1908 и началу 1909 года образовалась значительная группа русских моряков, которая решила восстановить разгромленный союз, хотя бы и в условиях нелегального существования, руководя его работой из-за рубежа. Но оторванность эмигрантов от самой массы моряков не дала возможности поставить новую организацию на должную высоту. Все же организация наших заграничников поддерживала связь с судами Александрийской линии, занимаясь в первое время своего возникновения агитацией среди приходящих в турецкие порты команд и устной «обработкой» моряков.

Заграничники стали издавать морскую профессиональную газету «Моряк», и им с трудом удалось выпустить 2 номера газеты; но за отсутствием средств и работников, могущих руководить этой работой, издание «Моряка» прервалось до конца 1911 года.

IX. В кубриках.

Революционная классовая работа среди моряков не прекращалась на судах; не прекращались и аресты моряков. На большинстве пароходов Александрийской и Крымско-Кавказской линий были нелегальные союзные ячейки моряков, которые вели работу среди команд и делали сборы для ведения дальнейшей нелегальной работы среди черноморцев.

Условия работы были невероятно тяжелы, особенно когда на судне находился полицейский шпион или провокатор, наблюдавший за каждым матросом и кочегаром. В кубриках моряки остерегались обсуждать не только политические, но и чисто-экономические вопросы, потому что жандармерия арестовывала всех, кто подготовлял забастовку или был сколько-нибудь причастен к этому.

Царская реакция разгулялась во всю, и к ее услугам в любой момент были наготове штрейкбрехеры-хулиганы из «Союза истинно русских людей». Недовольство среди моряков росло, и они уже открыто стали говорить о необходимости забастовки, но в связи с непрекращавшимися арестами активных революционеров-моряков подпольным ячейкам не удавалось сколотить руководящую группу моряков для проведения на судах общей стачки.

X. «Моряк».

В 1911 году по всей России началось оживление рабочего движения. В крупных промышленных центрах все чаще и чаще вспыхивали стачки; рабочие, наряду с экономическими требованиями, стали выставлять политические. Это ободряло моряков-революционеров, и они усилили свою работу.

Товарищи, работавшие в Константинополе, решили во что бы то ни стало возобновить выход «Моряка» в целях агитационно-организационной работы. Затруднения были, главным образом, в отсутствии в константинопольских типографиях русских шрифтов; но, несмотря на это, моряки решили выпустить свою газету, печатая первые номера в Париже, а следующие в Вене, в типографии «Правды», которой руководил тогда тов. Троцкий; в Вену, в редакцию «Правды», константинопольские товарищи отправляли весь материал для газеты, там он набирался и печатался, и обратно получалась газета «Моряк», тот самый «Моряк», который сейчас выходит в Одессе.

В Константинополе «Моряк» передавался на пароходы Александрийской и Балтийской линий, а они уж развозили

его по Черному и Балтийскому морям и там распространяли среди судовых команд и на берегу.

С появлением «Моряка» революционная работа на пароходах оживилась; моряки стали усиленно собирать отчисления в фонд своей газеты и готовиться к забастовке; «Моряк» стал принадлежностью каждого кубрика и читался всеми моряками.

Вместе с оживлением революционной работы среди моряков оживилась и деятельность жандармерии. Каждый приходящий из-за границы пароход, помимо таможенного осмотра, подвергался усиленному обыску жандармерии, и в случае, если у кого-либо из моряков находили газету «Моряк», его арестовывали и сажали в тюрьму, а если находили вообще на пароходе запрятанную кипу «Моряка», то—бывали случаи—арестовывали половину команды.

Но моряки не унывали, продолжали усиленно распространять «Моряка» по пароходам. Экземпляры «Моряка» стали попадать на Каспийское море; стал он распространяться и среди военных моряков в Севастополе.

Вокруг редакции «Моряка» сплотилась значительная группа моряков, образовавших в Константинополе солидную организацию. По нескольку раз в неделю наши константинопольские товарищи устраивали собрания моряков со стоящих в константинопольском порту русских судов, и на этих собраниях обсуждались вопросы труда, быта моряков, возможные перспективы и проч. В собраниях принимали участие преимущественно моряки с пароходов срочных линий, Александрийской и Анатолийской.

Руководство нашей заграничной организацией стало чувствоваться и на пароходах внутренних линий. «Моряк» приобретал все большую популярность среди команд и на берегу и становился с каждым номером все интереснее; в нем стали писать виднейшие революционные деятели-эмигранты т.т. Троцкий, Майский и др.

XI. Разгром нелегального Союза.

Для подготовки забастовки константинопольские революционеры послали в порты Черного и Каспийского морей

бывшего секретаря разгромленной «Регистрации моряков» тов. Яковлева.

Жандармы не спали. Они наводнили Константинополь шпионами, выслеживавшими моряков-революционеров и сплетавшими вокруг них паутину предательства и провокации.

Работа в Константинополе становилась все затруднительнее. В России аресты моряков усилились, и в тюрьмах сидело несколько сот арестованных моряков. По праву капитулярий, действовавшему в то время, царское правительство могло в любой момент потребовать от турецкого правительства ареста редакции «Моряк» и всей связанной с ней группы. Положение становилось угрожающим; стали доноситься слухи, что арест редакции «Моряка» уже подготовляется, хотя «Моряк» и был газетой профессионально-революционной и не вел партийно-политической пропаганды. Чтобы не разрушить налаженную с большим трудом работу среди моряков, редакция решила перенести издание «Моряка» в Египет, в Александрию, и сама переехала туда.

Забастовка моряков была вполне подготовлена, но, в связи с турецко-итальянской войной, произошла заминка на Черном море: многие пароходные линии были отменены (количество грузов и пассажиров уменьшилось на всех линиях). Этот момент был неподходящим для забастовки,—забастовка теперь могла быть на руку только судовладельцам, а потому руководящая группа Союза решила временно забастовку отложить.

Жандармерия в Одессе и др. портах арестовывала моряков, посещавших константинопольские собрания, и для товарищей, стоявших во главе редакции «Моряка», было ясно, что эти аресты—не только дело шпионов, но что провокация работает внутри самой группы; неизбежность конечного разгрома нелегального Союза моряков вырисовывалась вполне ясно, и редакция «Моряка» принимала все меры к сохранению союзного ядра.

В Александрии редакции «Моряка» удалось выпустить только один номер «Моряка»: уже в апреле 1913 г. весь наличный редакционный состав был арестован английской по-

лицией по настоянию русского царского правительства. Полиция, арестовывая русских моряков-революционеров, поводом к аресту выставила обвинение их... в сбыте фальшивых английских фунтов. Английское правительство, несмотря на запрос в парламенте, выдало редакцию «Моряка» царскому русскому правительству, как уголовных преступников. Арестованных товарищей доставили в Одессу под большим и строгим конвоем.

В Одессе царское правительство судило весь состав редакции «Моряка» вместе с ранее арестованными моряками, как политических преступников. Процесс был большой; к суду привлекли свыше 70 человек, и всех их осудили на разные сроки, часть в крепость, а большинство на вечное поселение в Сибирь.

Так был разгромлен царским правительством и нелегальный наш союз. Почти все активно-революционные моряки были арестованы и высланы с Черного моря в Сибирь и северные губернии Европейской России; суда были заполнены вместо арестованных моряков подозрительными шпионами из «Союза русских людей».

**
*

На этом окончился второй период работы Союза моряков на Черном море.

Во время войны на торговых судах, мобилизованных по военно-судовой повинности, свирепствовал военный режим, и, конечно, ни о какой организции Союза не приходилось думать, тем более, что в начале войны, когда суда стояли, большинство старых активных моряков было мобилизовано в армию и угнано на фронт.

XII. На Каспии.

На Каспийском море, в Баку, в 1906 году был сорганизован Союз моряков, охватывавший всех моряков Каспийского моря. В 1907 году этот Союз провел стачку моряков, выиграв ее, но вслед затем был закрыт царскими властями.

Среди моряков находились охотники восстановить Союз моряков; устав Союза несколько раз подавался инициаторами на регистрацию, но всякий раз власти находили

какой-нибудь пункт устава «несоответствующим духу времени», и устав не утверждался. На Каспии была небольшая группа революционных моряков, которая поддерживала непрерывную связь с черноморцами, работавшими за границей, получала «Моряк» и распространяла его по судам; члены этой группы поддерживали личную связь с заграничной группой, время от времени наезжая в Константинополь. Но вскоре вся каспийская группа, выданная провокаторами, была арестована; все члены ее были сосланы в Сибирь, и союзная работа после этих арестов на время затихла.

***

На других морях и реках России во весь этот период никакие профессиональные организации не возникали, если не считать «обществ взаимопомощи моряков» на Черном и Белом морях, в которые входила исключительно судовая администрация.

Февральская революция и возрождение союзов

I. Свержение царизма.

Империалистическая война затянулась. Царское правительство об'являло мобилизацию за мобилизацией, отрывая рабочих от станков и крестьян от земли. Запасы материальных рессурсов в стране истощались, продовольствия становилось все меньше и меньше, дороговизна жизни росла с каждым месяцем, положение рабочих становилось все тяжелее.

Революционное настроение наростало как среди рабочих, так и в войсках. В Петрограде нехватало хлеба для рабочих и их семей. Несмотря на жестокие репрессии царского правительства, в 1916 году стали вспыхивать забастовки. Питерский пролетариат не выдержал и открыто вышел на улицы—в феврале 1917 года.

Начались стычки рабочих с полицией и жандармерией. Полицейских сил нехватало, и правительство вывело на улицы Питера против рабочих войска. Солдаты, скованные казарменной дисциплиной, сначала колебались, но затем присоединились к рабочим. Полиция и жандармерия были разбиты, и власть перешла к восставшему народу.

Государственная дума в момент столкновения рабочих с полицией болталась из стороны в сторону, не решаясь примкнуть ни к одной из боровшихся сторон, и только после победы народа перешла на его сторону. Царь Николай II был об'явлен низложенным. Из состава государственной думы было выделено временное буржуазное правительство, в которое вошли представители партий, имевших депутатов в тот момент в государственной думе; самой левой из них была партия трудовиков (правых социалистов-революционеров). Депутаты-большевики, в числе шести человек, были лишены

царским правительством депутатского звания на основании сфабрикованного провокатором Малиновским обвинения и сосланы в каторгу; в момент революции все они находились в сибирских каторжных тюрьмах.

II. Начало Советов и Союзов.

Революционная волна быстро прокатилась из Питера во все концы России и захватила фронты.

Всюду с быстротой молнии стали возникать Советы Рабочих и Солдатских Депутатов, а наряду с ними вырвались из под царского гнета профессиональные союзы, и, как грибы после дождя, стали возникать они во всех городах необ'ятной России. Вместе с союзами других производств стали возникать союзы моряков во всех русских портах, и союзы речников и путейских служащих и рабочих на речных бассейнах России.

Закипела революционная работа пролетариата, сбросившего иго царизма.

В первые дни революции союзы моряков на морях, речников и путейцев на реках строились каждый на свой лад, подобно тому, как мы наблюдаем это в настоящий момент в Америке. Возникающие организации не имели непосредственной связи друг с другом, и каждый союз жил своей собственной жизнью и занимался своими собственными, чисто-местными вопросами. На каждом бассейне были совершенно отличные от других бассейнов условия труда и быта, были свои тарифные ставки заработной платы, не совпадавшие с другими.

III. Комитет организации Всероссийского Союза моряков.

Вместе с весной революции в Одессе возродился Союз моряков, во главе которого стал «Временный Комитет по организации Всероссийского Союза моряков». Комитет сейчас же по сконструировании возобновил издание «Моряка», с одной стороны, а с другой—повел решительную борьбу с военным штабом транспортной флотилии, в руках

которого находился мобилизованный для военных целей торговый флот Черного моря. Комитет поставил пред штабом на очередь ряд вопросов улучшения труда и быта моряков и требование повышения их заработной платы. В ответ штаб транспортной флотилии повел провокационную работу среди военных моряков, натравливая их на моряков торговых, которые, в силу милитаризации торгового флота, находились на положении военно-служащих. Комитет Союза разоблачил провокаторскую работу штаба флотилии, раскрыв ее подоплеку пред военными моряками, и парализовал разлагающую работу штаба.

Весной 1917 года Союз моряков провел повышение заработной платы на 50—80% для моряков всего Черного моря.

Помимо этого, «Комитет по организации Всероссийского Союза моряков» занялся серьезной культурно-просветительной и революционно-классовой работой среди торговых моряков. Другие союзы моряков, разбросанные по портам Черного моря, тоже вели революционную работу, получая указания от «Комитета организации», но все же каждый из этих маленьких союзов продолжал жить жизнью своего порта.

IV. Мелкие Союзы.

На Каспийском море, в Баку, тоже возник Союз моряков, который тотчас же повел решительную борьбу с судовладельцами за улучшение условий труда и быта моряков и за повышение их заработной платы. Борьба была упорной. Судовладельцы не шли на уступки, и у них с большим трудом, вплоть до забастовок, удалось вырвать повышение зарплаты.

На Балтийском море союзы моряков возникли в Питере, Ревеле и Гельсингфорсе. Здесь тоже весь торговый флот был милитаризован и находился в распоряжении военного ведомства. Союзы на Балтике были разорены, и в первое время каждый действовал на свой страх и риск.

Штаб транспортной флотилии Балтийского моря хозяйничал всем почти милитаризованным торговым флотом.

Гельсингфорский союз моряков был наиболее революционным, принимал активное участие в революционном Балтийском комитете и больше уделял внимания вопросам чисто-революционного характера текущего момента, нежели профессиональным.

На Белом море, в Архангельске, также сорганизовался Союз моряков, об'единивший как моряков с милитаризованных торговых судов, так и команды частно-владельческих судов. Союз тоже издавал свою газету, обслуживавшую беломорских моряков, и ему удалось добиться для своих членов известного улучшения условий труда и быта.

V. Опасности распыленности.

На Тихом океане и на Амуре, на Дальнем Востоке, также сорганизовался Союз моряков, но каждый союз вел свою самостоятельную работу, не связанную с работой других союзов,—да это и понятно. Сбросив реакционный пресс царизма, моряки в начале февральской революции были совершенно раззорены. На каждом море, почти в каждом пароходстве были совершенно отличные условия труда и быта, была различная оплата труда; все это затрудняло работу союзов. К тому же, в начале февральской революции у нас в портах почти не было опытных профработников, за исключением небольшого количества их на Черном море.

Несогласованность действий союзов моряков отразилась на общей работе, и это учитывали товарищи черноморцы с начала февральской революции, создавая «Комитет по организации Всероссийского Союза Моряков». Поэтому уже в апреле черноморцы послали своих делегатов по портам Черного, Азовского и Каспийского морей для проведения кампании по организации всероссийского с'езда моряков.

В начале февральской революции во всех портах на Черном, Балтийском и Белом морях союзы моряков об'единяли всех моряков, без различия их чинов, званий и должностей; только на Белом море вначале в союзе моряков были цеховые секции. На Каспийском море образовалось два союза: судовых команд и судовой администрации.

С развитием февральской революции, когда прошел угар бщих лозунгов о «свободе, равенстве и братстве», ничего онкретного не говорящих, и когда рабочие стали на путь лассовой борьбы и борьбы с остатками дворянского кре-остничества, на Черном море, в Одессе, обнаружились азногласия между моряками, ведшими революционно-клас-овую борьбу, и частью судовой администрации, тянувшей за хозяевами-судовладельцами и поддерживавшей верхуш-и старого дворянства в лице «штаба транспортной флоти-ии». Эта часть администрации—правда, небольшая—отко-олась от Союза моряков, образовала свой «Союз судо-одителей, механиков и радио-телеграфистов» и стала из-авать свою газету «Маяк». Новый «Союз» тотчас же повел орьбу с «Временным Комитетом организации Всероссий-кого Союза Моряков», стараясь привлечь к себе все мелко-уржуазные элементы морской среды и повлиять в этом аправлении на администрацию других морей и тем вызвать аскол союза и выделение из него в самостоятельные союзы удоводителей и механиков. Но все попытки группы Маяка» потерпели крах благодаря решительному отпору и ердой политике пролетарских элементов Союза моряков.

VI. Всероссийский с'езд.

Между тем, работа по созыву всероссийского с'езда шла о двум направлениям; с одной стороны, работал над этим опросом «Временный Комитет по организации Всероссий-кого Союза Моряков», созывая с'езд в Одессе; с другой тороны—в Петрограде работало «Бюро по созыву всерос-ийского с'езда».

Между Комитетом и Бюро шла борьба за место созыва езда—в Одессе или Петрограде. Сперва делегаты с'ехались Одессу на всероссийский с'езд моряков, но в то же время других морей стали с'езжаться в Петроград. В Одессе астное совещание делегатов решило перенести с'езд в етроград, как в столицу.

В начале 1917 г. в Петрограде открылся всероссийский езд моряков. На с'езде участвовали и делегаты речников—она, Кубани, Днепра, Невы. Перед открытием с'езда опре-

делились две группы: одна, стоявшая на точке зрения рев
люционно-классовой борьбы, во главе с делегацией черн
морцев, руководимой тов. Старостиным, другая—об'единя
шая все мелко-буржуазные и реакционные элементы, рук
водимая бывшим секретарем «Регистрации моряков» Яко
левым; к последней группе примыкали по преимущест
представители судовой администрации и несознательн
часть делегатов от команд; к группе Старостина примыка
по преимуществу пролетарские элементы—делегаты суд
вых команд. На с'езде победила группа Старостина и пове
с'езд за собой.

Программа вопросов, поставленных на обсуждение во
российского с'езда, была такой: задачи Всероссийско
Союза моряков, представительство Всероссийского Сою
моряков в правительственных комиссиях по выработке зак
нов, затрагивающих интересы моряков, реорганизация мо
ского транспорта и изменение закона о военно-судовой д
винности, учреждение контрольных органов для наблюден
за водными перевозками частных пароходных обществ, пер
смотр устава торгового флота в части, регламентирующ
торговое мореплавание, пересмотр таможенного устава
части, относящейся к торговому мореплаванию, национал
зация торгового флота, реформа старых портовых управл
ний, присутствий и отдела торгового мореплавания, реорг
низация русских консульств за границей, установление в з
конодательном порядке мер, обеспечивающих безопаснос
плавания, морское образование, возвращение с фронта мор
ков и речников, лоцманское дело, меры к развитию русско
торгового флота, портостроительство, вольные гавани, охр
на труда и улучшение быта моряков и речников, прави
внутреннего распорядка судовой жизни, государственн
страхование моряков и речников, примирительные камер
морские дома, обязательная регистрация моряков торгово
флота, биржи труда, рабочая политика, демобилизац
флота и безработица в связи с демобилизацией, моторн
специальность в связи с развитием моторно-парусного фл
та, кооперация и отношение к ней Союза моряков, кул
турно-просветительная деятельность, о речниках и мер

лучшения их быта, медицинская и юридическая помощь, ероприятия в продовольственном деле, практические меро-риятия к интернациональному об'единению морских сою-ов, печатные органы Союза в центре и на местах, морской уд, валюта с потерей на лаже, выборы Центрального Ко-итета.

Программа с'езда была и велика и разнообразна; наря-у с вопросами чисто-профессионального характера и лучшения быта моряков и речников в ней стояли вопросы роизводственные, юридические и политические. Эта про-рамма характеризует те недостатки и тяжелые условия изни русского моряка, в которых ему приходилось жить работать; также характеризует она и то, что русские мо-яки настолько глубоко и сильно чувствовали недостатки деле торгового мореплавания при царизме, что на первом е всероссийском с'езде захотели сразу же разрешить все аболевшие вопросы.

С'езд происходил после знаменитых июльских дней в етрограде, когда буржуазное временное правительство рас-трeляло на улицах Петрограда демонстрацию рабочих, и улиганы всех мастей и оттенков, начиная с монархистов кончая правыми с.-р., громили организации большевиков редакцию «Правды». В Петрограде подавлялось всякое роявление активности рабочих, подобно тому, как это бы-о во время германской революции, когда Носке расстрели-ал немецких рабочих.

Несмотря на такую обстановку, с'езд проводил твердую еволюционно-классовую линию с начала до конца. На с'езде ыли приняты все резолюции группы т. Старостина, побе-ила революционно-классовая точка зрения.

С'езд заседал целый месяц, с 7 июля по 7 августа, и раз-ешил все намеченные вопросы. Этим с'ездом был заложен ундамент об'единения Союза по производственному прин-ипу. Все корпоративные тенденции с'ездом были ликвиди-ованы и цеховые союзы распущены.

VII. Цекморек.

С'езд избрал Центральный Комитет Союза моряков речников торгового флота—Цекморек. Этот с'езд первы принял резолюцию о национализации торгового флота.

После с'езда все до того самостоятельные союзы моря ков во всех портах были преобразованы в отделы Всероссий ского Союза моряков и речников. Таким образом, бы пройден первый этап от самостоятельных маленьких сою зов моряков, разбросанных по портам, к Всероссийском Союзу моряков, возглавляемому Центральным Комитето Союза—Цекмореком.

В этот союз не вошли тогда союзы речников, образо вавшиеся с начала революции на Волге, Северной Двин сибирских реках, а также союзы рабочих и служащих вну ренних водных путей; о них речь впереди.

VIII. На реках.

На реках России условия труда и быта рабочих (бурл ков) были еще более тяжелы, нежели на морях. Оплата тр да команд судов была еще более низкой, а обеспеченнос их еще меньшей, чем у моряков.

Если принять во внимание, что все наши реки зимо покрываются льдом и по ним совершенно прекращаетс навигация, что большинство судовых команд расчитыв лось хозяевами на весь период, в который суда стояла, б какой бы то ни было компенсации, то будет вполне ясн насколько была сильна эксплоатация судовых команд н реках.

Увольняемые с прекращением навигации команды пред ставлялись самим себе; в России в то время не существов ло страхования от безработицы, что еще больше усугубля и без того тяжелое положение речных судовых команд.

Речные рабочие были более отсталыми по сравнению моряками. Поэтому на реках профессиональные союзы о ганизовывались медленнее, нежели на морях, и в начале фе ральской революции эти только что народившиеся сою были мало активны.

IX. Возникновение союзов на Волге.

На Волге до 1917 г. профессиональных союзов судовых команд не было; впервые они стали возникать после февральской революции, сперва в крупных волжских губернских городах: Нижнем-Новгороде, Казани, Перми, Самаре, Саратове, Астрахани,—а затем и в более мелких пунктах. Структура и характер союзных организаций в первое время в различных волжских пунктах были различны; некоторые союзы об'единяли только судовые команды, другие об'единяли всех рабочих и служащих; были и самостоятельные союзы путейских рабочих и служащих. Во многих местах союзы судоходных служащих и рабочих возникали стихийно, при полном отсутствии работников, знающих или хоть немного знакомых с профессиональным движением; это ставило молодые союзные организации в затруднительное положение, тем более, что в первое время к союзам примазались разные карьеристы, либеральные и мелкобуржуазные элементы, которые поддерживали непосредственную связь с либеральствовавшими в условиях времени судовладельцами, как Мешков, Сироткин и др., издававшими на Волге свою газету «Судоходец», ведшую разлагающую работу среди волгарей. Как и везде, судовая администрация поддерживала своих хозяев и их газету.

В некоторых волжских союзах пролетарские элементы чувствовали необходимость изменить состав своих союзных верхушек в сторону усиления их рабочими; тем сильней в этом была необходимость, что недовольство в рабочих массах все возрастало. Это недовольство искало выхода; в отдельных пунктах вспыхивали небольшие забастовки и назревало множество конфликтов с судовладельцами, а большинство руководителей союзов примыкало к партии социалистов-революционеров и вело соглашательскую политику с судовладельцами, затушевывая классовые противоречия между трудом и капиталом.

В Нижнем-Новгороде, самом крупном на Волге пролетарском центре, ранее, нежели в других местах—уже в апреле 1917 г.—удалось об'единить несколько маленьких союзов судоходных рабочих и служащих в один районный

союз,—организацию такого союза подсказывали классовы противоречия. Волжские судовладельцы об'единялись «с'ез дом судовладельцев» и представляли собою крупный скры тый синдикат, который и диктовал свои условия рабочим.

Рабочие все больше сознавали необходимость противо поставить организации судовладельцев свою транспортну сильную организацию, и поэтому в союзе стал происходит естественный отбор пролетарского элемента, благодаря ко торому в скорости удалось создать «Временный Совет Де путатов волжского бассейна».

X. Центроволга.

Совет Депутатов сейчас же столкнулся с судовладель цами по вопросу о заключении коллективного договора стороны не могли достигнуть соглашения; в конфликт вме шалось тогдашнее министерство труда временного (коали ционного) правительства, ставшее на сторону судовладель цев, и это еще больше толкнуло волгарей к скорейшему об' единению в союз общего волжского масштаба.

В этот момент велась большая полемика между орга ном соглашательских элементов и судовладельцев—газетой «Судоходец», с одной стороны, и органом волжских проф союзов—«Бурлаком»—с другой; газетная полемика открыла многим волгарям глаза на истинное положение вещей на Волге.

Окончательное об'единение всех волжских союзов про изошло уже после Октябрьской революции, в декабре 1917 года, на II обще-волжском с'езде, где был избран Областной Комитет Союза—«Центроволга».

XI. Виквод.

На всех внутренних водных путях рабочие и служащие создавали свои самостоятельные путейские профсоюзы, ко торые вели работу параллельно с существовавшими на всех реках союзами судоходных рабочих и служащих. Во главе этих союзов по преимуществу стояли путейские чиновни ки, которые вели соглашательскую с буржуазией и коали ционным правительством политику.

В апреле 1917 года в Питере состоялся всероссийский с'езд этих союзов, об'единивший их во всероссийский союз путейских рабочих и служащих; во главе союза стал избранный на всероссийском с'езде Центральный Комитет Союза—«Виквод».

Одновременно с появлением профсоюзов на Волге и крупных пунктах великих сибирских рек—Томске, Красноярске, Омске, Барнауле и др.—в начале февральской революции также возникли свои профессиональные союзы судоходных служащих и рабочих.

XII. Возникновение союзов в Сибири.

Сибирь раньше тоже не имела профессиональных союзов водников. Этот край служил местом ссылки политических по суду и в административном порядке, большинство которых ссылалось на «вечное поселение». Ссыльные принуждены были искать применения своего труда всюду, где только представлялась хоть малейшая возможность получить работу. Многие из политических ссыльных работали в водном транспорте на сибирских реках, и как только волны революции докатились до Сибири, они принялись за организацию советов и союзов.

Поэтому-то в Сибири наши профсоюзы с самого начала сразу заняли революционно-классовую позицию и повели наступление на судовладельцев по вопросам улучшения заработной платы рабочих-киргизов по сравнению с европейцами. До революции судовладельцы на сибирских реках применяли почти рабский труд киргизов, которых эксплоатировали до последней крайности, а платили им меньше, чем платили другим рабочим. Судовладельцы упорствовали, благодаря чему во многих местах конфликты вылились в забастовки.

Взаимоотношения с судовладельцами обострялись, и рабочие, стоявшие во главе союзов, для более успешной борьбы решили создать сибирское об'единение союзов водников и создали в Томске бюро по созыву с'езда водников западно-сибирских рек. С'езд (в мае 1917 г.) прошел под лозунгом беспощадной классовой борьбы с судовладельцами, вы-

делил областной Сибирский Союз водников и избрал Обла стной Сибирский Комитет Союза, находившийся в Томск

XIII. На северных реках.

Наряду с союзом моряков, в Архангельске, в март 1917 г., организовался союз северо-двинских судоходных ра бочих и служащих. Союз повел работу по об'единению реч ников Северной Двины и Печоры.

В сентябре 1917 года на северном с'езде речников про изошло окончательное об'единение всех союзов судоходцев

На первых же порах новоизбранному комитету союз пришлось столкнуться с судовладельцами, которые ника не могли переваривать членов союза на своих судах и стал перед концом навигации подготовлять общий локаут. Н союз предупредил их и накануне постановки судов по за тонам об'явил забастовку и тем принудил судовладельце согласиться на условия, предложенные Союзом. Победа сою за подняла его авторитет в союзных массах.

Параллельно союзу судовладельцев, подобно тому, ка это было на других реках, на Севере существовал и путей ский союз. В начале 1918 г. оба эти союза стали издават об'единенную газету «Голос Северного Судоходца».

***

Так проходил первый период строительства Союза ра бочих водного транспорта, от отдельных самостоятельных маленьких союзов к всероссийским союзам моряков и реч ников, путейских служащих и рабочих, и к областным сою зам—волжскому и сибирскому.

Октябрьская революция

I. Перед Октябрем.

Революция развивалась. Классовые противоречия все лублялись, рабочие становились все революционнее; вой-а—тоже.

Революционное настроение росло, крепло и охватывало е большие массы народа. Двойственная политика коали-ионного правительства никого не удовлетворяла. На местах оисходили столкновения рабочих масс не только с бур-уазией, но и с комиссарами коалиционного правительства, оторые поддерживали преимущественно буржуазию, по-бно тому, как ведут себя все время немецкие социал-де-краты, входящие в состав нынешнего немецкого прави-льства.

Приближался второй Всероссийский С'езд Советов.

Везде на выборах на с'езд побеждали большевики. Пра-тельство Керенского оттягивало выборы в учредительное брание, боясь поражения на выборах.

II. Октябрь.

25-го октября в Петербурге собрался 2-ой Всероссийский езд Советов; на нем было абсолютное большинство боль-евиков-коммунистов.

В Питере восстали рабочие, с'езд об'явил власть Советов, редал землю крестьянам. Выбрал ВЦИК и Совет Народ-ых Комиссарвв и вручил ему власть.

Правительство Керенского выставило против Советов рные себе офицерские и юнкерские отряды, но они были збиты. Власть закрепилась за Советами.

Мощными потоками стала разливаться по необ'ятной ссии волна Октябрьской революции, смывая на своем пу-

ти сопротивление буржуазии и реакционных и мелко-бур
жуазных партий—социалистов-революционеров, меньшев
ков, украинских шовинистов—и захватывая в свой водово
рот все большие и большие массы рабочих, солдат, моряко
и крестьян.

Буржуазия и мелко-буржуазные партии не верили
долговечность Советской власти и со дня на день ждали е
падения. Старое чиновничество вместе с буржуазией саб
тировало и этим затрудняло работу Советской власти
первый период ее существования. Рабочие, ранее никогд
не только не управлявшие, но даже близко не стоявшие
управляющим органам страны, стали во главе государствен
ных учреждений. Не умелой еще, но твердой пролетарско
рукой создавали они советские органы власти, с кажды
днем обезоруживая буржуазию. Рабочие делали велико
пролетарское дело, проводя диктатуру рабочего класса.

Во многих эта работа вызывала усмешку, многие отно
сились к этому скептически; но мы верили в свои силы
творили с революционным энтузиазмом то, что было пред
начертано 2-м Всероссийским с'ездом Советов.

III. Морской и речной флот в момент Октябрьской революции.

Октябрьская революция шаг за шагом разрушала осно
вы капитализма (декрет Совнаркома о национализации бан
ков). Октябрьская революция захватила морской и речно
транспорт прежде других производств. У нас на морях из-з
империалистической войны был милитаризован почти весь
торговый морской флот, который, как и во всех воевавших
странах, был приспособлен к военным целям, исполнял ра
боту государственного характера и фактически находился
в руках государства, но до Октябрьской революции торго
вым флотом управляли офицеры царского военного флота
Поэтому во время борьбы моряков за советскую власть
они боролись, главным образом, против заправил военного
флота и штаба транспортной флотилии и в меньшей мере
с судовладельцами, в распоряжении которых был оставлен
весьма ограниченный тоннаж, негодный для военных целей

На Балтийском море прежде нежели на других морях установилась Советская власть, и в гельсингфорской базе транспортной флотилии Балтийского моря образовался Балтийский Комитет, в который входили члены правления гельсингфорского отдела Всероссийского Союза моряков и речников. Здесь почти безболезненно, еще до национализации, Союз стал во главе управления торговым флотом.

Не то было на других морях и реках.

На реках флот вплоть до Октябрьской революции (до момента издания декрета о национализации) находился в руках судовладельцев, которые за годы войны, имея крупные перевозки, эксплоатировали тоннаж, а вместе с ним и рабочих до последней возможности, и плохо ремонтировали его, а во время революции и совсем прекратили ремонт. Еще до Октябрьской революции всюду на больших реках—Волге и сибирских: Оби, Иртыше, Енисее и других—были организованы союзами «деловые советы»—контрольные комиссии водного транспорта, которые взяли контроль в пароходных предприятиях. После Октябрьской революции, когда стал явно проявляться саботаж судовладельцев, выявлявшийся в их нежелании ремонтировать флот и выплачивать содержание рабочим, контрольные советы стали задумываться над необходимостью другой, государственной формы управления торговым флотом; отовсюду стали раздаваться голоса о необходимости национализировать флот.

В центре—Москве, Питере—сравнительно быстро установилась Советская власть, а на окраинах, на Черном и Каспийском морях, власть перешла к Советам только после длительной и упорной борьбы революционных рабочих, моряков и солдат с буржуазией, ее прихвостнями и белогвардейщиной.

IV. Борьба за власть на Черном море.

На Черном море разгоралась ожесточенная борьба рабочих и моряков, главным образом, с украинскими шовинистами и «гайдамаками», которых поддерживали разные контр-революционные группы — офицеры, юнкера, партии

социал-революционеров, меньшевиков, польские легионер
и другие националистические организации.

Союз моряков имел целый ряд столкновений с гайдама
ками, которые старались терроризовать все рабочие органи
зации, захватывали в свои руки учреждения и из-за угло
растреливали красногвардейцев-рабочих.

Одесский отдел Союза моряков пред'явил украинско
раде ультиматум—прекратить расстрел рабочих, в проти
ном случае он не выпустит ни одного фунта груза из порта
не допустит ни одного фунта угля на берег и совершенн
прекратит всякие перевозки, насущно нужные тогда украин
ской шовинистической раде. Угроза на некоторое время по
действовала, и гайдамаки прекратили на время и расстрел
рабочих. Подобное же явление мы наблюдаем сейчас в Ита
лии, где фашисты в одиночку и оптом расстреливают рево
люционных рабочих. Подобные же явления наблюдались
в Америке во время крупных забастовок углекопов и же
лезнодорожников, но там делала эту работу нанятая ка
питалистами мелко-буржуазная дрянь. Во всех странах бур
жуазия во время борьбы с рабочими использовывает мелко
буржуазные и нестойкие, промежуточные элементы проти
рабочего класса.

V. Бои в Одессе.

Борьба за власть Советов на Черном море наибольши
размеры приняла в Одессе и затянулась до января 1918 года

14-го января на улицах Одессы разыгрался бой межд
гайдамаками и Советом. На стороне Советов были рабочи
торговые моряки, стоявший на рейде броненосец «Синоп
На стороне гайдамаков были офицеры, юнкера и крейсе
«Очаков». Броненосец «Ростислав» первое время держало
нейтрально, хотя часть матросов с него сражалась на ули
цах Одессы против гайдамаков; но во время боя «Ростислав
перешел на сторону Советов и тем принудил крейсер «Оча
ков» спустить развевавшийся на нем украинский флаг. Эти
бой окончательно был решен—Советы победили.

Во время борьбы с гайдамаками моряки торгового флота
по призыву одесского отдела Союза моряков, поголовно вы

тупили против гайдамаков, офицеров и юнкеров и оказали немало больших услуг боровшимся на стороне Советов. Так торговые моряки в первую же ночь боев очистили Александровский парк и его район, выбив из него офицерские и юнкерские отряды.

Бой был жестокий; приходилось драться за каждую улицу, за каждый переулок, иногда за отдельный дом. Бой длился трое суток.

Гайдамаков, офицеров и юнкеров постепенно вытеснили за город, а там пришлось вступить с ними в артиллерийский бой, который решила наша судовая артиллерия: гайдамаки сдались, офицеры и юнкера разбежались.

Власть перешла к Совету.

VI. «В свои руки».

Штаб транспортной флотилии, конечно, тоже разбежался, и Союз моряков решил взять флот в свои руки. В правлении Союза в то время было большинство анархистов, меньшинство—большевиков-коммунистов и часть беспартийных. Моряки в своей массе были очень революционны и отчетливо сознавали необходимость взять флот в свои руки.

Революционная энергия моряков искала выхода их творческим силам; все они стояли за Советскую власть и были убеждены в одном, что торговым флотом должны управлять сами моряки, при чем очень слабо представляли себе, как надо им управлять, т.-е. должен ли флот оставаться в собственности у Советского государства или же он может перейти в собственность Союза. Ведь такие события переживались моряками впервые, и до этого момента нигде в мировой истории ничего подобного не происходило. Теперь же каждый моряк знал одно: других хозяев, кроме самих рабочих, нет.

И когда в Союзе моряков началась полемика между анархистами и большевиками-коммунистами—социализировать или национализировать торговый флот, то абсолютное большинство моряков в этом вопросе плохо разбиралось, но все твердо знали одно, что времени терять нельзя, что нуж-

но скорее брать торговый флот в свои, надежные руки. Наиболее распространенный и наиболее понятный лозунг у моряков был: социализация флота.

VII. «Социализация флота».

Сперва в правлении Союза моряков победила точка зрения анархистов, и они об'явили социализацию флота. Несмотря на большие разногласия, возникшие между мелкобуржуазно настроенной судовой администрацией и анархистами по всем другим вопросам, в этом вопросе администрация поддерживала анархистов: ей так же, как и анархистам, хотелось стать хозяевами торгового флота в буквальном смысле слова, хотя в деталях они несколько и расходились; администрация судов понимала социализацию в том смысле, что, мол, барыши от работы флота будут делиться пропорционально получаемому содержанию всего экипажа, и львиная доля от социализации попадет в карманы судовой администрации, а анархисты предполагали все доходы делить поровну между всеми членами судового экипажа; анархисты полагали, что им пароходные конторы не нужны, поскольку они непосредственно работают в производстве, а потому их нужно исключить из участия в барышах; исключить также и рабочих, ремонтирующих торговый флот. Но, несмотря на все эти расхождения, в вопросе о социализации, судовая администрация усердно поддерживала анархистов против большевиков-коммунистов.

Большевики считали социализацию торгового флота реакционной и мелко-буржуазной идеей потому, что транспорт является необходимой принадлежностью хозяйства всего народа, а не той части его, которая работает на этом транспорте, и поскольку у руля государственной власти стал рабочий класс в целом, то все богатства страны, в чем бы они ни выражались—в деньгах, заводах, фабриках, земле, сырье, транспорте—все вообще принадлежит Советскому государству, а потому части рабочего класса—морякам торгового флота—не следует строить внутри Советского государства своего «государства торгового флота», так как это противоречит интересам рабочего класса в целом и мо-

жет повлечь к антагонизму внутри его, разрознить его ряды в интересах его врагов.

Решение вопроса о социализации или национализации, по настоянию большевиков, было перенесено на разрешение об'единенного заседания всех, тогда существовавших еще самостоятельно, союзов, работавших в производстве морского транспорта: Союза моряков, союза береговых служащих (работающих в конторах пароходств), союзов грузчиков и металлистов, ремонтирующих морской транспорт. Большинство на этом совещании высказалось за национализацию, поддержав точку зрения большевиков-коммунистов.

После этого заседания анархисты на время отказались от своей точки зрения.

VIII. Совет девяти.

На этом же совещании было выделено временное управление национализированным торговым флотом из девяти человек—«Совет девяти», куда вошли пять представителей Союза моряков, два представителя союза металлистов и по одному представителю от союзов грузчиков и береговых служащих.

Совет девяти разослал своих комиссаров по всем пароходным конторам и по всем черноморским портам и начал проводить национализацию торгового флота. Все порты выделили свои «Советы семи», в которые входили представители профсоюзов работающих в водном транспорте, и стали проводить национализацию флота. Происходило это во второй половине января 1918 года.

IX. Декрет о национализации флота.

В это же время делегации из разных мест осаждали заседавший в Петербурге Цекморек и категорически настаивали на проведении национализации торгового флота по всем морям и рекам. На всех морях и реках на собраниях союзов выносились резолюции с требованием национализации торгового флота. Все это заставило Цекморек ускорить разработку декрета о национализации.

После Октябрьской революции, в связи с саботажем ста рого чиновничества, председатель Цекморека принял на се бя руководство отделом портов, а тов. председателя взя руководство отделом торгового мореплавания бывшего мини стерства торговли и промышленности. На них взвалилас большая работа, и это было одной из причин, почему декре о национализации несколько запоздал; благодаря этому, н Черном море и разразилась «пря» между анархистами большевиками.

Развивавшаяся и углублявшаяся Октябрьская революци настолько быстро шагала в своих завоеваниях вперед, чт часто места опережали центр; к тому же на Советскую власть вначале ее существования свалилась колоссальней шая работа по переустройству всей государственной систе мы. Советские аппараты вначале были слабы и не в состоя нии были проделать всю, так быстро выпавшую на их дол работу, как того требовала мчавшаяся вперед жизнь. Эти можно об'яснить, что декрет Совета Народных Комиссаро о национализации торгового флота был опубликован тольк 26 января по старому стилю. Декрет об'являл национально неделимой собственностью Советской Республики все судо ходные предприятия, принадлежавшие акционерным обще ствам, паевым товариществам, торговым домам и одино ным крупным предпринимателям, так же, как и морские речные суда всех типов, служащие для перевозки грузов пассажиров, со всем их движимым и недвижимым имуще ством, пассивом и активом. По декрету в собственность Ре публики не переходили: а) суда, служащие для мелкого про мысла, дающие владельцам лишь средства для нормально жизни и принадлежащие мелким предприятиям, основанны на трудовых артельных началах, и б) суда китобойных, ры боловных, лоцманских обществ и товариществ, городских сельских самоуправлений и спортивные, а также суда, не приспособленные для перевозки грузов и пассажиров, з исключением случаев, когда они принадлежат акционерном предприятию. Совет Народных Комиссаров поручил органа Советской власти на местах, совместно с профессионал ными рабочими и судоходными организациями, отделам

Всероссийского Союза моряков и речников торгового флота и в контакте с экономическими советскими организациями—районными советами народного хозяйства, экономическими комитетами и т. п., немедленно принять меры к охране судов и всех имуществ, переходящих в собственность государства. В приморских портах принятие этих мер возлагалось декретом на Советы и отделы Всероссийского Союза моряков и речников торгового флота, а где таковых не было—на портовые комитеты.

Декрет предписывал не приостанавливать работ в конторах и агентствах, и в особенности работ по ремонту судов, требовать продолжения ее от служащих под угрозой предания их революционному суду. Комиссары, назначаемые в силу декрета в конторы, получали право распоряжения всеми деньгами и средствами судоходных предприятий и обязаны были заботиться о своевременной выписке рабочим этих предприятий заработной платы в прежнем размере, заботиться об ассигновании средств на ремонт и т. п. Декрет был введен в действие по телеграфу. Под этим декретом подписались: председатель Совета Народных Комиссаров *Ленин,* народные комиссары *Оболенский* и *Шляпников.*

Этот акт Советского правительства ввел в русло бушевавшую энергию рабочих транспортников и парализовал саботажную деятельность старого чиновничества и судовладельцев и их доверенных и, вместе с тем, дал рабочим возможность заняться ремонтом и подготовкой флота к навигации, что сразу внесло здоровую струю на места, и они занялись работой, превращая прежние контрольные «деловые советы» во временные органы управления впредь до получения более точных указаний из центра.

В силу декрета о национализации «деловые советы», местные союзы моряков, речников и судоходных рабочих и служащих решительно стали проводить национализацию, сосредоточивая весь флот в одном хозяйствующем органе в данной местности и являясь фактически ответственными за судьбу торгового флота в тот момент.

Таким образом, ходом развития Октябрьской революции все союзы морского и речного транспорта были втянуты в производство и советское строительство.

X. Первый чрезвычайный с'езд.

Перед Центральным Комитетом Всероссийского Союза моряков и речников торгового флота—«*Цекмореком*» и ЦК Всероссийского Союза рабочих и служащих на водных путях—«*Викводом*» стал вопрос о созыве об'единенного всероссийского с'езда всех союзов морского и речного транспорта и решении на нем вопроса о создании единого Всероссийского Производственного Союза Рабочих и Служащих Речного и Морского транспорта, так как жизнь и места этого настоятельно требовали.

В конце января 1918 года в Петербурге были назначены всероссийские с'езды обоих родственных союзов.

Когда на оба с'езда с'ехались делегаты, то по предварительным переговорам президиумов «*Цекморека*» и «*Викжода*» вместо двух с'ездов открыли один, общий с'езд, названный Первым Чрезвычайным С'ездом работников водного транспорта Республики. Этот-то с'езд и положил основание нынешнему Всероссийскому Производственному Союзу рабочих водного транспорта.

С'езд происходил в обстановке крайней напряженности. С одной стороны, в его состав входили представители различных враждующих партий, с другой стороны—на Петербург надвигались немецкие империалистические войска. Но, несмотря на нервную обстановку, С'езд, хотя и на фоне горячих дебатов, проделал большую организационную работу как в области организации профсоюза, так и в деле организации хозяйственных органов транспорта.

XI. Единый союз.

До этого момента в РСФСР существовал целый ряд мелких профессиональных союзов на морском и речном транспорте «Цекморек» «Виквод», «Центроволга», «Областной сибирский союз», союз судоходцев северных рек и много других, не входящих ни в одно из этих об'единений. Первый

Чрезвычайный с'езд об'единил все эти союзы в один Всероссийский Производственный Союз.

До с'езда все эти мелкие союзы жили каждый совершенно независимо, каждый имел свои собственные организационные формы, разнящиеся от форм другого союза. 1-й Чрезвычайный с'езд выработал и преподал местам однообразную организационную форму для всех частей союза и положил конец цеховым тенденциям, имевшим место в различных союзах.

Высшим органам союза, по этой организационной форме, являлся Всероссийский С'езд, а между с'ездами Центральный Комитет Союза территориально. Союз разделялся на 16 областей—округов, возглавляемых областными с'ездами, а между с'ездами—областными комитетами. Каждый областной комитет об'единял союз в пределах определенного речного или морского бассейна,—например, Волжский, Мариинской системы, Черноморский, Каспийский и т. д. Крупные области делились на районы высшим союзным органом; в районе так же, как и в области, был с'езд и выше стоящие союзные организации, а между с'ездами—районный комитет Союза. Низшими союзными организациями были: местные комитеты, об'единявшие работников разных учреждений водного транспорта, затонские комитеты, работавшие во время зимовок, и судовые комитеты.

Стройная организационная система Союза, в определенном соподчинении, начиная с ЦК Союза,—областной, районный, местный, затонский, судовой комитет,—внесла упорядочение в организационные формы Союза, и в дальнейшем практика показала, что эта система оказалась жизненной в течение 5 лет, с небольшими изменениями в зависимости от переживаемого Советской Республикой момента.

I-й Чрезвычайный С'езд разработал также и организационную схему по хозяйственной линии, которая в основном совпадала с организационной схемой Союза. Так, по постановлению С'езда в центре для управления всем национализированным морским и речным транспортом при Высшем Совете Народного Хозяйства (ВСНХ) создается автономный орган—«Главное Управление Водных Сообще-

ний»—«Главод», во главе которого стоит коллегия. В областях по такому же принципу создаются областные управления, а в районах—районные. Данные с'ездом общие организационные формы в дальнейшем Центральным Комитетом Союза, совместно с Высшим Советом Народного Хозяйства были детализированы и конкретизированы. Коллегия Главного Управления Водного Транспорта — «Главод» составлялась из 5 лиц—три от Высшего Совета Народного Хозяйства и два—от Центрального Комитета Союза. Областные коллегии тоже составлялись из 5 лиц по тому же принципу как и Главод. Районные коллегии составлялись из 3-х лиц—два от районного комитета Союза и один—от губернского совета народного хозяйства. Все эти организации Главода областные и районные управления водного транспорта проводили национализацию торгового флота, ремонтировали флот, ликвидировали пароходные предприятия и строили новые советские хозяйственные органы и на водном транспорте.

На каждой реке и каждом море были сотни крупных и мелких пароходных предприятий, и у каждого предприятия была своя система управления флотом. Были крупные капиталистические тресты,—как на Волге—Нобель и другие,—были и такие предприятия, вся отчетность и бухгалтерия которых находились в записной карманной книжке хозяина. Нужно было все это собрать в одно целое, нужно было принимать меры к предохранению от расхищения народного достояния—торгового флота. Рабочие с винтовками в руках сами охраняли флот и тут же его ремонтировали, производили описи инвентаря и спасали караваны от ледохода,—все это делали мозолистые руки пролетариев.

Работа была большая и протекала в боевой обстановке. Не было в России ни моря, ни реки, на которых хотя бы частично не было военных действий, но на этом придется остановиться позже.

Помимо организационных вопросов, С'езд обсудил и разрешил ряд вопросов в области труда и быта моряков и речников.

С'езд установил 8-часовой рабочий день для всех моря-
ов и речников, за исключением служащих контор и кочега-
ов, работающих на твердом топливе, для которых с'езд
тановил 6-часовой рабочий день. До Октябрьской револю-
ии на реках рабочий день для судовых команд был 12 ча-
ов и больше, на судне больше двух смен (вахт) не было,
помещения для команд строились только в расчетах на
е смены. Поэтому с'езд дал указания использовать для
ретьей вахты свободные каюты судовой администрации и
змещать команды третьих смен в классных помещениях,
тобы не задерживать выхода судов из ремонта.

С'езд закрылся. Участвовавшие в нем делегаты раз'еха-
сь на места и занялись национализацией торгового флота,
монтом судов и организацией хозяйственных органов.

На местах, в связи с об'явлением декрета о национали-
ции торгового флота и постановлениями I-го Чрезвычай-
го Всероссийского С'езда Союза, под'ем среди рабочих
ыл необычайный; на зло буржуазии и контр-революции
кипела дружная работа по ремонту флота и спасения его
весеннего ледохода. И рабочие, взявшие торговый флот в
ои мозолистые руки, справлялись со своей задачей. Вес-
ой, благодаря умелому маневрированию судами и уборке
в безопасные места, ледоход на всех реках прошел благо-
лучно, и флот вышел в плавание под советским флагом
в меньшем, чем в предыдущую навигацию, количестве.

Годы гражданской войны

I. На Черном море.

Буржуазия и контр-революция, ждавшие со дня на день «естественного» падения советской власти, изверились в этом. Тогда на окраинах и в центре буржуазия занялась организацией восстаний и контр-революционных выступлений против Советской власти. Нашему союзу пришлось все время быть на передовых позициях вместе с Красной армией и Красным флотом, боровшимися с капиталистической блокадой и военным натиском контр-революции.

На Черном море разбитые Советскими войсками украинские гайдамаки-петлюровцы обратились к немецким империалистам с просьбой помочь им «освободить Украину» от Советской власти и большевиков-коммунистов. Немцы и австрийцы, вместе с остатками гайдамаков, повели наступление на советскую Красную гвардию—на рабочих, моряков и солдат,—руководимую еще неопытными в военном деле командирами из своей же среды, теми же рабочими и солдатами. Регулярные немецкие дивизии, хорошо вооруженные, обладавшие всеми военно-техническими приспособлениями, стали теснить советские, еще недостаточно организованные войска от границ Польши к Одессе и угрожали самой Одессе. Город пришлось эвакуировать, и советские войска морем на транспортах, отступили в Крым и Новороссийск.

В эту тяжкую пору черноморский союз моряков выполнил свой революционный долг с честью, приняв непосредственное участие в эвакуационной работе. Эвакуацию надо было провести в 5 дней. Угля было недостаточно для снабжения судов. Много судов стояло в ремонте. Нужно было не только увести весь флот, но и все, что возможно, погрузить в течение 5 дней, главным образом—военное снаряжение;

ужно было приготовить достаточное количество судов для осадки армии, рабочих и советских работников.

Работа кипела полным ходом. Моряки работали день и очь, производя сборку машин, снабжая суда топливом, производя погрузку грузов и людей.

У большинства уходивших с советскими войсками моряков семьи оставались в Одессе; сами моряки в течение полутора месяцев не получали платы из за непрерывных боев а Украине, прерывавших сообщение со столицей. И, несмотря на это, моряки работали с энтузиазмом. Каждый ас отходили из порта суда. Исправные пароходы, взявши руз, брали неисправные пароходы на буксир и шли с ними порты Крыма; баржи на буксирах непрерывно отправлялись в Херсон и Очаков, и, отведя одни баржи, буксирные ароходы возвращались опять в Одессу, брали вновь караван баржей и вновь уводили их. Одесская бухта постепенно устела.

Настал критический момент. Защитники советской власти не в состоянии были больше сдерживать наступающих емцев и австрийцев.

Раздались три условленных орудийных выстрела, возвещавших момент посадки войск, рабочих и советских работников. Порт наполнился людьми, обозами, лошадьми. Погрузка шла успешно, и пароходы непрерывно в течение суток один за другим выходили на Большой рейд и уходили в оре по назначению.

Для прикрытия эвакуации неподалеку от Одессы стояли советских броненосца.

На утро второго дня, когда немецкие войска колоннами ходили в Одессу, в ее порту уже не было ни одного парохода. Только одна брошенная баржа одиноко болталась у олнолома.

На многих судах матросские команды ушли без капитанов, без механиков, без помощников капитана—и все же, есмотря на сильный штурм, все суда благополучно пришли порты Крыма.

Одесский отдел союза моряков и его верхушка—комитет, о последней минуты остававшиеся в порту, на одном из

последних пароходов, вместе с «Советом девяти», эваку ровались из Одессы.

На другой день, после занятия немцами и австрийца Одессы, вышли буржуазные газеты, закрытые Советск властью. Газетные передовики и фельетонисты оплакива пустой одесский порт и посылали проклятия большевика и морякам, уведшим торговый флот из Одессы. Немцы во вратили «права» судовладельцам на их суда, но судов было,—они ушли вместе с большевиками.

Немецкие империалисты не удовольствовались занятие Одессы и стали и дальше помогать гайдамакам, уже б специальной просьбы о том со стороны гайдамаков, и п вели наступление на Восток. Скоро они заняли Николае

Под Херсоном немцы встретили сильный отпор Красно рабочей гвардии, в составе которой было большинство чл нов нашего союза—моряков и речников Нижнего Днепра Южного Буга. Красная гвардия, при помощи артиллери с заградителя «Ксения» и других стоявших на рейде военны судов, дважды отбивала атаки немцев и австрийцев. Толь через 2 недели немцам удалось сломить сопротивление з щитников Херсона и занять город. Торжествовавшие неме кие империалисты проявили всю свою «гуманность», ра стреливая пачками и в одиночку пленных красногвардейце

Теперь немецкая буржуазия и германские социал-дем краты, поддерживавшие империалистов во время войны и в дущие все время соглашательскую политику с буржуазие на своей шкуре испытывают удовольствие оккупации Рур хоть у них она проходит пока еще в сравнительно мирно обстановке; немецким рабочим надо учесть предательску работу своей отечественной буржуазии и социал-демокра тов и раз навсегда покончить с эксплоататорами, к како бы нации они ни принадлежали.

II. Разбитые, но не побежденные.

Красная гвардия, переправившись через Днепр, отступил в Крым. Вместе с Красной гвардией отступили и моряки и речники. Немцы и австрийцы повели наступление на Крым

встретив под Перекопом небольшое сопротивление красных войск, и стали занимать Крым.

Насколько путанной была тогдашняя обстановка, видно из факта, что, когда немцы непосредственно уже наступали на Севастополь, в самом городе не знали даже, кто, собственно, наступает, и военные матросы митинговали на тему: «кто наступает». Украинские патриоты настаивали на сдаче Севастополя, уверяя, что идут браты-украинцы, революционные матросы и рабочие настаивали на сопротивлении и на эвакуации части транспортов, ненужных в случае боя. Пока в Севастополе митинговали, немцы подступили к самому Севастополю. Наш союз моряков там не имел большого влияния; преимущество было за военными моряками, и плохо прошедшую эвакуацию нужно отнести за их счет. Из Севастополя ушли два дредноута, около 15 миноносцев и 5—6 транспортов; остальные суда, в силу затянувшейся волынки в Севастополе и из за обстрела их немецкой артиллерией, остались в Севастополе. Со стороны русской эскадры не было ни одного выстрела по немцам, несмотря на то, что они из своих 3-дюймовок обстреляли дредноуты, от которых эти снаряды осыпались как горох в море. Миноносцы выходили из порта под прикрытием бортов дредноутов. Союз моряков тоже не успел эвакуироваться. В Севастополе немцы захватили часть судов, эвакуировавшихся из Одессы.

III. Скитания «Совета девяти».

Одесский отдел союза моряков на время приютился в Феодосии, где стояло около 25 больших пароходов, эвакуировавшихся из Одессы. «Совет девяти» обосновался на пароходе «Афон», который в первое время стоял на рейде Феодосии.

Во время наступления немцев на Крым, благодаря одесскому отделу союза моряков, отступившие на Феодосию красные войска были полностью погружены на стоявшие в порту транспорты, все транспорты спокойно отошли из Феодосии и благополучно прибыли в Новороссийск.

В «Совете девяти» большинство было за анархистами и эс-эрами. При занятии немцами Крыма «Совет» растерялся. Анархисты вспомнили свой лозунг — «социализация торгового флота», и «Совет девяти» обратился по радио ко всем правительствам стран, окружающих Черное море, с декларацией, в которой об'явил флот вольным, и предлагал этим правительствам войти в переговоры с «Советом девяти» по вопросу об эксплоатации флота.

В этом вопросе анархисты еще раз проявили то, как они заблуждались в оценке переживаемых событий и как плохо учитывали политическую кон'юнктуру; не сумели они понять простой вещи: в момент, когда на Черном море шли военные действия и когда каждая воюющая сторона старалась удержать флот в своих руках,—рабочему классу в целом не могло быть безразличным, в чьих руках будет находиться флот, когда идет борьба между рабочим классом и буржуазией, к какой бы национальности она ни принадлежала.

В этот момент созывался Черноморский областной с'езд союза. Момент для с'езда был неподходящий. Назначили с'езд в Керчи, но в связи с наступлением немцев на Керчь, место созыва с'езда перенесли в Ростов. Но, пока «Совет девяти» и союзные организации переехали в Ростов, немцы заняли и Ростов. Тогда с'езд перенесли в Новороссийск.

IV. Последнее убежище.

Украинская рада звала немцев помочь им очистить только Украину от большевиков; но немецким империалистам так понравилось это занятие, что они увлеклись и решили оккупировать и не входившие в состав Украины Донскую, а затем и Кубанскую области.

До Ростова, хоть с трудом, все время в боях, но все же немцы продвигались; на Кубани же они споткнулись на Батайск, где успели укрепиться красные войска, да и сама природа способствовала обороне городка. Под Батайском немцы в нескольких атаках уложили около 2-х своих дивизий, поломали на нем свои алчные зубы и решили закрепиться на Дону.

Весь торговый флот, ушедший из портов Крыма и из Одессы, собрался в Новороссийске, и Новороссийск до конца августа оставался советской базой на Черном море.

В мае в Новороссийске состоялся областной Черноморский с'езд, на котором, в силу постановления I-го Всероссийского Чрезвычайного с'езда, был избран Областной Черноморский комитет Всероссийского Союза работников водного транспорта. Областной Комитет ликвидировал «Совет девяти» и из своей среды избрал Областное Управление Черноморского торгового флота, которое и приняло все дела от «Совета девяти».

Областной Комитет и Областное Управление, с первых дней своего существования, столкнулись с командующим Черноморским флотом бывшим адмиралом Саблиным, по вопросу о флаге для транспортников. Саблин предлагал нам поднять старый флаг транспортной флотилии, но мы не согласились и продолжали держать советский флаг, запросив из Москвы инструкции по данному вопросу. Новороссийск оказался закрытым портом, и весь флот был обречен на бездействие, что разлагающе действовало на команды судов, в которых оставалось еще много шкурников, примкнувших к судам в начале войны и скрывавшихся от фронта. Союз принимал меры, чтобы сохранить революционный дух в моряках.

В это время Советская власть заключила, в Бресте, мир с немцами. Несмотря на это, немцы ультимативно потребовали от Советской власти возвратить флот в Севастополь, как базу Черноморского флота, к определенному сроку.

V. Своею собственной рукой...

Наши морские силы были в то время на Черном море больше немецких, и военные моряки стали обсуждать вопрос, итти ли в Севастополь или топить флот, сначала на делегатском собрании, а затем устроили референдум; голоса разделились: часть моряков настаивала на потоплении флота, другая часть предлагала итти в Севастополь.

У нас в те времена господствовал чрезмерный демократизм в армии и флоте, и чуть ли не все стратегические во-

просы обсуждались делегатскими собраниями и митингами; поэтому в начале гражданской войны и были так часты военные неудачи. Моряки торгового флота в решении данного вопроса участия не принимали.

В результате референдума дреднаут «Воля» и 7 миноносцев ушли в Севастополь сдаваться немцам, а дреднаут «Свободная Россия» с остальными миноносцами были затоплены на Большом рейде Новороссийска. Руководил потоплением миноносец «Керчь», потопивший тремя минами дреднаут «Свободная Россия»; затопив все обреченные суда, «Керчь» погналась в догонку за ушедшей эскадрой, чтобы и эти суда утопить, но не догнала и, открыв свои кингстоны, затонула на следующий день — на рассвете, на траверсе Туапсе.

Мы не могли установить точно, распространяются ли требования немецкого ультиматума только на военный флот или же и на торговый. В виду существовавшего тогда официального мира Советской власти и с немцами, и с Антантой, мы оставались нейтральны, когда консулы Антанты топили торговые суда под флагом своих стран, чтобы избежать захвата их немцами. Положение нашего торгового флота было весьма неопределенное. Моряки нервничали, не зная, что их ждет в «новороссийской мышеловке».

Не успели консулы Антанты затопить последний свой пароход, как нам сообщили, что немецкий дреднаут «Гебен» с эскадрой миноносцев находится у Геленджика, в 20 милях от Новороссийска, и направляется к Новороссийску.

VI. Разгром черноморского флота.

Начались дипломатические переговоры. На «Гебен» к немецкому адмиралу прибыли для переговоров представители Советской власти на Кубани. В это же время немецкие агенты, офицеры бывшего царского флота, ходили по нашим судам и уговаривали судовую администрацию и команду поднять любой, кроме советского, флаг и итти в любой порт Крыма или Украины. Попутно немцы стали насильственно выводить из порта принадлежавшие ранее Германии и Австрии пароходы, а затем, воспользовавшись от-

сутствием большинства судовой команды, находившейся на общем собрании союза, где делался доклад о целях прихода «Гебена» и обсуждался вопрос, как быть морякам в данный момент, немцы стали вместе с русской судовой администрацией выводить и наши пароходы из бухты на якоря. Остались только те суда, команда которых оказала немцам серьезное сопротивление.

Большинство моряков с уведенных судов оставило в кубриках ушедших пароходов все свое имущество, и сами остались на берегу абсолютно без средств и раздетыми.

Между тем, белые банды генерала Алексеева, снабжаемые Антантой, подступили к Новороссийску с Севера.

Так воевавшие между собой империалисты германской группы и Антанты с двух сторон старались задушить молодое советское государство.

В конце августа 1918 года Новороссийск заняли белые. Оставшиеся еще в Новороссийске около десятка пароходов ушли в разные порты, и таким образом ликвидировался на Черном море национализированный торговый флот.

Казаки, вошедшие в Новороссийск, трое суток расстреливали красноармейцев и моряков. Для расстрела было достаточно, если у кого-нибудь находили морскую форменку или бушлат. Белогвардейцы расстреляли в Новороссийске больше 14.000 человек, — моряков, красноармейцев и рабочих.

VII. На Каспии.

При проведении национализации торгового флота на Каспии члены нашего союза пережили то же, что и на Черном море, но здесь они столкнулись с националистическими, контр-революционными и мелко-буржуазными партиями, принадлежавшими другим национальностям, но по существу делавшими ту же контр-революционную работу, что и на Черном море. Если на Украине гайдамаки украинской рады пригласили немецких империалистов, то эс-эры, меньшевики, дашнаки и муссаватисты в Баку пригласили империалистов Антанты—англичан на помощь себе, для «избавления от большевиков»; в то же время со стороны Закавказья наступала и другая империалистическая группа—немцы с тур-

ками. Такова была обстановка в 1918 году в базе Каспийского торгового флота — Азербайджане.

На Каспийском море, как закрытом и не связанном военными действиями во время империалистической войны весь торговый флот находился в руках судовладельцев, здесь в 1917 году, еще до Октябрьской революции, каспийские моряки при столкновении с судовладельцами чувствовали необходимость покончить с ними и взять флот в свои руки. Многие революционные моряки высказывались еще тогда за необходимость национализации торгового флота.

После октябрьской революции во многих пароходных предприятиях на Каспии, подобно тому, как это было на Волге и других реках, где был частно-владельческий флот стали создаваться контрольные комиссии под руководством союза моряков, которые подготовляли работу по национализации флота.

Каспийцы переживали то же, что и черноморцы. Национализации торгового флота препятствовала коалиционная мелко-буржуазная власть в Азербайджане, опиравшаяся на большинство в бакинском исполнительном комитете Совдепа, в котором большевики находились в значительном меньшинстве. Баку пришлось пережить то же, что и Одессе но здесь восстали азербайджанские националисты—муссаватисты, в марте 1918 года. Восстание их было подавлено власть перешла к Совету, и моряки приступили к национализации торгового флота на основании декрета, изданного Бакинским Испол. Ком. Совдепа в апреле 1918 года.

Национализацию проводили комиссары, выдвинутые Союзом; они работали в полном контакте с контрольными комиссиями. Времени оставалось мало, и нужно было приготовить флот к навигации, чтобы перевезти в Астрахань необходимую Советской России нефть.

Вскоре контрольные комиссии были заменены Деловыми Советами при конторах пароходств, которые уже к июлю были сведены в один Деловой Совет, превратившийся в областное управление каспийского морского транспорта. Вся эта работа проводилась членами союза под руководством Каспийского Комитета Союза.

Каспийскому торговому флоту тоже пришлось пережить несколько эвакуаций, спасаясь от наступивших на Баку турок. Флот был эвакуирован из Баку в Петровск вместе с союзом моряков и каспийским областным управлением морского транспорта. Некоторые суда, не успевшие уйти из Баку, при занятии его турками были денационализированы и возвращены судовладельцам. Эвакуированный в Петровск флот продолжал поддерживать рейсы с советскими портами. При эвакуации из Баку часть судов направилась в Астрахань, Красноводск и Энзели.

Бакинская нефть была приманкой как для империалистов немецкой группы, так и для империалистов Антанты. Обе эти группы старались захватить Баку в свои руки.

Кавказские меньшевики и эс-эры пригласили «спасителей Баку» — англичан для освобождения от турок и убедили часть рабочих поддержать это приглашение. Революционные моряки торгового флота решительно протестовали против призыва англичан и настаивали на полном освобождении Баку от империалистов, к какой бы нации они ни принадлежали, и передаче власти рабочим Советам. Обе воюющие группы шли не освобождать край от захвата противоположной группы, а чтобы захватить бакинскую нефть для своей буржуазии. Освободители-англичане предоставили мелкобуржуазным партиям—эс-эрам, меньшевикам, дашнакам и буржуазной националистической партии муссаватистов—простор для расправы с рабочими организациями и коммунистами. Так в закаспийских степях были расстреляны по указанию английского генерала 26 комиссаров-коммунистов, эвакуировавшихся из Баку в Красноводск.

При занятии англичанами Баку муссаватисты, ставшие официально у власти, денационализировали сперва нефтяные промыслы, а затем и торговый флот, и так же стали производить аресты и расстрелы коммунистов и сочувствовавших им рабочих.

Этим окончился первый период наицонализации торгового флота на Каспии.

VIII. В Сибири.

В Сибири национализации торгового флота предшество
вала ожесточенная политическая и классовая борьба раб
чих со всеми буржуазными и мелко-буржуазными эле
ментами.

Уже при постановке судов на зимовку путейские чино
ники усиленно саботировали, и союзу (собственно — ряд
мелких союзов) приходилось принимать самые решительны
меры против их саботажа. Наиболее решительно и револю
ционно боролись с саботажем красноярские и барнаул
ские рабочие-водники, которые не стеснялись выбрасыват
вон саботажников и на их места ставить надежных рабо
ников. Судовладельцы, поставив суда на зимовку, тоже про
водили тактику саботажа и перестали ремонтировать суд
Все это волновало рабочих. Союз старался ускорить вы
яснение положения с флотом. Дольше такое положение бы
ло нетерпимо.

Декрет о национализации торгового флота сразу вызва
сильный под'ем среди рабочих и поднял дух союзов. Неме
ленно во все пароходные предприятия были назначены сою
зами комиссары, приступившие к приемке имущества чере
организованные специально для этой цели комиссии.

По возвращении на места делегатов с I-го Чрезвычайно
Всероссийского с'езда союза морского и речного транспор
та немедленно был созван Областной Сибирский с'езд, ко
торый горячо обсуждал все вопросы, связанные с проведе
нием в жизнь постановлений Всероссийского с'езда союза
Областной Сибирский с'езд союза избрал Исполнительны
Областной Комитет рек Сибири.

Областной Сибирский комитет немедленно дал указани
на места образовать районные исполнительные комитет
союза, которые создаются в Томске, Омске, Красноярск
Барнауле, Семипалатинске, Иркутске и Тюмени. Все испол
нительные комитеты Союза выделяли коллегии для руково
ства хозяйственной работой под общим руководством ис
полнительных комитетов Союза. Исполнительные комитет
Союза руководили национализацией торгового флота, охра
ной и ремонтом флота и всего транспортного имущества.

Союзам в эту зиму приходилось больше заниматься производственной работой нежели профессиональной; да это и понятно—вокруг кишела контр-революция, стараясь внести саботаж и разложение в работу водного транспорта. Нужно было отремонтировать флот и предохранить его от подхода, и, несмотря на все происки с.-р. и других контр-революционеров, флот полностью вышел из затонов с открытием навигации.

Гражданская война начинала развиваться. Антанта спровоцировала чехо-словацких военно-пленных на выступление против советской власти. Эту авантюру раздувал комитет учредительного собрания во главе с эс-эрами. Учредилка была распущена Советской властью в декабре 1917 года. Чехо-словаки снабжались Антантой и, при помощи контр-революционеров всех мастей, начиная от черных монархистов и кончая меньшевиками и эс-эрами, взорвали еще нетвердую в Сибири советскую власть. Водники вместе с другими рабочими сорганизовали вооруженные силы для сопротивления чехо-словакам и другим контр-революционерам; но этих сил было недостаточно, и советским войскам пришлось отступать на северо-запад, к Уралу.

Водному транспорту пришлось спешно эвакуировать суда, советское имущество и советских защитников. Суда с Оби перегонялись на Иртыш, с Иртыша на Тобол, и так отступали до Тюмени,—дальше водой отступать было нельзя. Для того, чтобы контр-революционеры не воспользовались флотом, водники поснимали с пароходных машин зотники и увезли их с собой на Урал.

На этом кончается первый период национализации торгового флота в Сибири.

IX. На Севере.

Империалисты решили задушить Советскую Россию в кольце блокады и восстаний, организованных на всех окраинах контр-революционными армиями с помощью иностранных регулярных войск. Так на юге и на западе наступали немецкие и австрийские империалисты, на юго-востоке — англичане, немцы и турки, на востоке, в Сибири—чехо-сло-

ваки, японцы и американцы. Вся мировая буржуазия опо
чилась на русский революционный пролетариат, геройск
защищавший свою рабочую, советскую власть.

На Белом море национализация торгового флота прош
довольно успешно. Областной Беломорский и областной С
верный Комитеты Союза выпустили весь флот благополуч
из ремонта; успешно открылась навигация и пошла рабо
полным ходом под советским флагом. В начале навигац
все обстояло благополучно, и как будто можно было ож
дать, что в архангельских тундрах климат для контр-рев
люции неподходящий. Но оказалось, что англичане, пол
зуясь присутствием своих военных судов в Ледовитом океа
и Белом море и отсутствием советских войск, учини
в ночь с 1-го на 2-е августа 1918 г. переворот и посади
контр-революционное «Северное правительство» Мюллер
Чайковского.

Предвидя подготовлявшийся англичанами перевор
Областной Комитет Союза Водников усилиями членов союз
работавших с большой энергией, эвакуировал весь речн
флот на юг по Северной Двине в числе до 150 пароходов
250 непаровых судов. Комитет Союза, руководя эвакуаци
сам оставался до последней минуты в Архангельске, и час
его была захвачена англичанами и посажена в тюрьму. С
довые команды работали самоотверженно, и благодаря этом
эвакуация прошла очень удачно, но свои семьи водники
успели взять с собой, и их захватили белогвардейц
подвергая их репрессиям. Арестованные члены Комите
Союза были заключены англичанами в концентрационны
лагерь, многие члены комитета были осуждены на катор
а другие расстреляны.

Так на «варварском» русском севере цивилизованны
английские империалисты насаждали культуру по тому ж
рецепту, как они проделывают это в Индии, Египте и друг
своих колониях.

X. На Балтике.

Немецкие империалисты, воевавшие с Антантой и закл
чившие Брестский мир с Советской Россией, тем не мен

омогали Антанте душить Россию с Запада. Заняв Финлян-ию, немцы хотели в Гельсингфорсе захватить наш минный транспортный флот, но наши моряки-балтийцы проявили ольшое геройство. Во льдах, через шхеры, под обстрелом емецкой артиллерии, они с небольшими авариями привели есь бывший в Гельсингфорсе флот в Петроград и тем спа-ли Балтийский флот, вырвав его из-под носа немецких мпериалистов. Эти факты убедили русских рабочих, что уржуазия всех стран, воевавшая между собою, не могла ыносить присутствие на земном шаре советской рабочей ласти и всеми средствами старалась ее уничтожить.

XI. На Волге и Каме.

Самой крупной и самой важной артерией внутренних одных путей России была и остается Волга. Волжский флот ред войной достиг наивысшего развития. На Волге появи-ись великолепнейшие пассажирские теплоходы новейшей онструкции, громаднейшие наливные баржи до 70 саж. дли-ой и 10 саж. шириной и до 10.000 тонн грузопод'емности. апитал имел здесь большое применение и извлекал колос-альнейшие барыши, перед войной и во время империалисти-еской войны по Волге перевозилось за навигацию свыше 5.000.000 тонн груза. Но эксплоатация рабочих на Волге ыла беспощадной.

Поэтому перед об'явлением национализации торгового лота, когда на местах сорганизовались «Деловые Советы», оторые начали контролировать действия саботировавших удовладельцев, судовладельцы применили локаут, воспольвавшись моментом об'явления национализации банков — декабря 1917 года.

Перед союзами водников на местах стала задача—по-нчить с судовладельцами и взять флот в свои руки.

Наиболее революционно действовали пермяки. Районный омитет в Перми взял на себя задачу не только контроля, и организации ремонта и охраны флота. Рабочие в зато-х сами с винтовками в руках охраняли флот и сами же, дожидаясь указаний из центра, начали ремонт флота.

С опубликованием декрета о национализации торгово флота «Деловые Советы» от контроля перешли к управл нию флотом, руководству его ремонтом и подготовке к пр ведению национализации. Дух рабочих сильно поднялся, несмотря на то, что во многих затонах и районах рабоч давно не получали зарплаты, работа по ремонту флота з кипела; особенно она усилилась, когда на места вернули делегаты со всероссийского с'езда.

Работа по национализации торгового флота на Вол была более трудная, чем в других бассейнах. Здесь, наравн с крупными пароходствами—«Самолет», Каменских и Меш ковых, Нобеля и других, — были мелкие предпринимател владевшие одним пароходом, несколькими баржами. В кон навигации они саботировали полным ходом и бросили сво суда на зимовке, как попало.

При опубликовании декрета о национализации судовла дельцы побросали суда на произвол судьбы, и «Деловы Советам», для того, чтобы сохранить флот от разрушени его ледоходом, пришлось национализировать такую массу су дов, какая не была предусмотрена декретом, и этим отяго тить бюджет государства, создавая себе лишнюю работу Но несмотря на все эти невзгоды, все же национализаци прошла довольно успешно. Ремонт был выполнен и ледохо прошел благополучнее, нежели в предыдущие навигации Рабочие-волгари на деле показали, что они без старых хо зяев могут работать не хуже, а лучше.

Областной «Деловой Совет» был преобразован в Обла стное Управление водного транспорта, а затем на места образовались районные управления водного транспорта, флот вышел в навигацию в полной исправности в количестве много превышающем потребность перевозки.

Но и на Волге навигация 1918 г. была прервана граждан ской войной. Волга была у Самары перерезана чехо-слова ками, действовавшими вместе с учредиловцами. На Волг разразилась гражданская война, в которой волгари играли н последнюю роль. Пришлось бронировать и вооружать буксир ные пароходы, превращая их в речные канонерки и, вмест

Красной армией и Красным флотом, вышибать с Волги ерва чехо-словаков, а затем Колчака и Деникина.

Таким образом, первая половина 1918 г. прошла во всех стях нашего союза исключительно в производственной оботе — в проведении национализации флота, в организа-ии органов управления, ремонте судов и борьбе за Совет-ую власть.

XII. Союзная работа первого периода.

Всероссийский с'езд собрал все союзы моряков, речни-в и путейцев в один производственный союз, разработал щие положения по организации союза и хозяйственных ганов водного транспорта и дал общие указания по та-фному вопросу и улучшению быта членов союза.

Предстояла серьезная задача, как для ЦК Союза, так для местных органов союза, по систематизации всей этой оботы.

До создания производственного Всероссийского Союза нас в каждом бассейне, чуть ли не у каждого пароходства ла своеобразная зарплата. Так, например, если взять сле-ря, или кочегара, или матроса, то в разных местах для х были совершенно различные ставки, и регулировались и ставки самими судовладельцами, в зависимости от числа зработных в той или иной местности, то в сторону повы-ения, то в сторону понижения, и царил в этом вопросе лнейший произвол судовладельцев. С переходом всего рового флота в руки государства, когда рабочие чрез свой юз непосредственно участвовали в управлении флотом, та-я тарифная политика стала неприемлемой во всех отно-ениях, и ЦК союза пришлось проделать большую работу приведению рабочих одной квалификации к одному раз-ду по разработанной союзом 27-разрядной тарифной тке; так, например, кочегар первого класса, где бы он плавал, в любом бассейне России, был поставлен в опре-ленный разряд и получал одинаковую со всеми прочими чегарами первого класса советского флота ставку с опре-ленной разницей по поясу дороговизны. 100%-ным поясом италась Москва и, в зависимости от колебания цен в дру-

гих местностях Советской России в сторону повышения ил понижения, соответственно повышался или понижался поя дороговизны. Отношение между 1 и 27 разрядом было 1 : 5 так, если самая низкая ставка была 50 рублей, то сама высокая — 250 р. Эта тарифная система была в 1918 г. про ведена ЦК союза во всем союзе и внесла порядок в дел выплаты зарплаты. Затем, к концу 1918 г., ЦК союза ста проводить частью натуральную оплату, частью денежную таким образом, рабочие и служащие, помимо денежно ставки, стали получать еще и продовольственный паек К этой системе пришлось прибегнуть в виду тяжелого про довольственного положения Советской России в тот момент когда почти все хлебородные окраины Республики были за няты контр-революционными бандами и армиями империали стов. Империалисты, помимо угрозы нам военной силой, хо тели задавить Советскую Россию еще и голодом; но исто рия показала, что ничем нельзя сломить революционны энтузиазм рабочего класса, сбросившего иго капитализма и рабочий класс России превозмог все невзгоды и вышел и борьбы победителем. Да послужит это уроком рабочи других стран.

Затем ЦК союза, в конце 1918 г., заложил фундамен культурной работе союза—на первом всероссийском с'езд культработников, созванном ЦК союза. На этом с'езде был разработана организационная схема культурных учрежде ний на водном транспорте и была выработана программ культработы.

Культработа была разбита на три основных группы: со циальное воспитание, политическо-просветительная работ и профтехнического образования. После с'езда союз взя в свои руки всю культурную работу. В центре находилс Культотдел ЦК союза—Цекультвод и руководил всей куль турной работой в союзе, снабжал места библиотеками и все ми необходимым материалами для культработы на местах При районных комитетах их культотделы — райкультводы проводили в жизнь мероприятия, намеченные с'ездом культ работников, и директивы Цекультвода, организовывали дет

ские дома, курсы профтехнического образования и вели политико-просветительную работу.

После всероссийского с'езда союза во всех районах и областях состоялись районные и областные с'езды, избравшие областные и районные комитеты.

Большинство членов ЦК союза после с'езда раз'ехалось на места, где непосредственно участвовало и руководило работой по национализации торгового флота и по организации областных и районных комитетов. Многие из них были отрезаны от центра контр-революционерами, и несколько членов ЦК сложили свои головы в борьбе с контр-революцией.

Работа союза в 1918 году шла в двух направлениях: организация союза и проведение в жизнь единообразной системы союзных организаций и организация производства—национализация, сохранение и ремонт торгового флота и создание новых, советских, государственных форм управления морским и речным транспортом. Вся эта работа проходила в условиях все развивавшейся ожесточенной борьбы между трудом и капиталом.

XIII. II-й Всероссийский с'езд.

За прошедший год союз учел некоторые свои ошибки, плюсы и минусы своей работы и на втором Всероссийском с'езде союза, происходившем в феврале 1919 года, подвел итоги и сделал соответствующие выводы, обсудив следующие вопросы: 1) доклад Цеквода и ревизионной комиссии, 2) доклад Главвода, 3) доклады с мест, 4) организация водного транспорта, 5) устав союза, 6) территориальное деление союза, 7) тарифная политика, 8) социальное страхование, 9) биржа труда, 10) культурно-просветительная работа, 11) продовольственный вопрос и союзы. Таким образом, работа с'езда разбилась на две основные части — по организации союза и по организации производства.

Подведя итоги годовой работы союза, с'езд констатировал, что Областные Комитеты при собирании союза из местных частей его и при проведении организационной работы по хозяйственной линии выполнили свою историческую за-

дачу, и дальнейшее их существование только вносит излиш
ний параллелизм в местной работе, а потому является и
лишней передаточной инстанцией между районами, ком
тетами союза и ЦК союза, что, при условиях гражданско
войны, когда нарушена правильная связь центра с местам
тормозит успешность проведения ряда срочных вопрос
и заданий, имеющих общесоюзный характер. К тому ж
в обще-российском профдвижении, как принцип, бы
признано, что областничество вносит ненужный паралл
лизм в работу союзов. Поэтому с'езд постановил ликвид
ровать все областные комитеты союза, заменив их облас
ными бюро союза, придав большую самостоятельность ра
онным комитетам союза — райкомводам и связав их непо
средственно с ЦК союза; это внесло в дело большую це
трализацию. За областными бюро сохранились инструкто
ские функции по отношению к райкомводам и обязаннос
регулирования производственных вопросов по поручени
ЦК союза совместно с областными управлениями водно
транспорта. Всероссийский с'езд союза постановил созыват
раз или два раза в год, между с'ездами, Всероссийский сов
союза, составлявшийся из представителей райкомводов
областных бюро союза.

Практика предыдущей навигации показала, что судовы
комитеты являются довольно крупной организацией для су
на в настоящих условиях; если во время февральской рев
люции и в начале октябрьской они были необходимы, ка
органы контроля союза, то теперь, когда весь морской
речной транспорт находится в руках органов советского г
сударства, функции контроля от судовых комитетов отпа
дают в том виде, как были раньше, и за ними остаются ис
ключительно функции профессиональной и культурной ра
боты на судне и регулирование взаимоотношений команд
с администрацией, а для этого иметь громоздкий коллекти
в виде судового комитета—нецелесообразно. Поэтому с'ез
постановил ликвидировать все судовые комитеты, замени
их судовыми делегатами, и поручил райкомводам обратит
серьезное внимание на профессиональную и политическу
подготовку судовых делегатов.

С'езд пересмотрел границы районов и установил для Волжской области 12 районов: Астраханский, Царицынский, Саратовский, Самарский, Казанский, Нижегородский, Костромской, Пермский, Уфимский, Вятский, Московский и Рязанский, для Северной области 4 района: Вологодский, Устюгский, Котласский и Архангельский; для Мариинской области 8 районов: Рыбинский, Белозерский, Приладожский, Прионежский, Невский, Верхне-Волжский, Ильменский и Балтийский. Северо-Западной и Днепровской областям было поручено самим установить границы районов; то же и Черноморско-Азовской и Каспийской областям. В Сибири были образованы районы: Обь-Енисейский, Ленский, Амурский и Туркестанский. При отсутствии представителей на с'езде от оккупированных местностей с'езд не решился устанавливать окончательные границы для окраинных районов. Установление точных границ внесло большую ясность в работу союзных организаций на местах. Таким образом, с'езд установил следующую организационную форму союза: ЦК союза, райкомвод, учкомвод, затонком, делегат на судне или в учреждении.

По тарифному вопросу с'езд одобрил проделанную предыдущим ЦК союза работу и поручил вновь избранному ЦК союза развивать ее в том же направлении.

По культурному вопросу с'езд одобрил работы с'езда культработников, установившего организационные формы для культотделов союза, и разработал детальную программу по культработе: по вопросам организации курсов, лекций, школ грамотности, музеев, выставок, экскурсий, учебных пособий, библиотек, литературно-издательской деятельности, народных домов, клубов, плавучих народных домов, кружков самообразования, художественной работы, разработал подробно вопрос о ликвидации безграмотности и мобилизации для этой работы грамотных членов союза. Таким образом, II с'езд разработал культурно-просветительный вопрос во всех деталях и дал указания, как ЦК союза, так и райкомводам, по всем отраслям культработы.

По вопросам продовольственному, социального страхования и о биржах труда II с'езд также дал детализированные указания ЦК союза и райкомводам.

II с'езд уделил большое внимание производственному вопросу. С'езд констатировал, что за 1918 г. весь водный транспорт от мелких и крупных частно-владельческих предприятий приведен к форме крупного государственного треста, собравшего торговый флот в каждом бассейне в законченном и организованном государственном областном управлении водного транспорта, руководимом Главводом. II всероссийский с'езд установил новый принцип конструирования органов управления водным транспортом, по которому коллегия Главвода конструировалась президиумом Высшего Совета Народного Хозяйства по соглашению с ЦК союза. Коллегии областных управлений речного и морского транспорта конструировались Главводом по соглашению с ЦК союза. Коллегии районных управлений водного транспорта и коллегий руповодов конструировались областными управлениями по соглашению с райкомводами. Такой порядок конструирования управлений морского и речного транспорта устранил ряд недоразумений, имевших место в прошлом, установил правильное соподчинение органов управления водного транспорта к выше стоящим хозяйственным органам и, с другой стороны, внес ясность во взаимоотношения союза с хозорганами, устранил наблюдавшуюся в прошлом партизанщину в этом вопросе и фактически усилил влияние союза на производство. Таким образом, коллегия Главвода была сконструирована ВСНХ по соглашению с ЦК союза, и в нее вошли 4 члена ЦК союза и, как председатель, член президиума ВСНХ.

Приближалась навигация 1919 года. С'езд, в целях более успешного выполнения ремонта, связанного с подготовкой судов к предстоящей навигации, решил принять в этом деле непосредственное участие чрез особо избранные с'ездом из своей среды комиссии. Комиссии состояли из трех лиц. В Волжской области работало 5 комиссий, на Мариинской системе 2 комиссии, а во всех остальных областях и на системах по одной комиссии. План работ этих комиссий

а также права и обязанности членов комиссий были разработаны на совещании с представителями руководов, вновь избранного с'ездом Центрального Комитета, Совета Обороны, Главвода и ВСНХ.

II с'езд обратился со специальным воззванием ко всем членам союза, в котором, осветив тогдашнее международное положение Советской Республики и охарактеризовав задачи рабочих водного транспорта, призывал членов союза к дружной работе на пользу рабочей республики.

С'езд закрылся 12 февраля, и делегаты его раз'ехались, чтобы проводить на местах в жизнь постановления с'езда и укреплять работу союза и органов управления речным и морским транспортом.

XIV. Союз и его роль в первые годы революции.

Если после I Чрезвычайного с'езда перед союзом стояли, как основные задачи, национализация торгового флота, борьба с саботажем, спасение флота от контр-революции и собирание союза в производственный союз, то после II Всероссийского с'езда перед союзом были уже задачи упорядочения союзных организаций и установления правильных организационных внутри-союзных форм, усиления связи центра с местами, а также приведения хозяйственных организаций к единообразным организационным формам, начиная от Главвода и кончая участками, и урегулирования взаимоотношений союза с хозорганами. Поэтому ЦК союза, на основании постановлений II с'езда, приступил к разработке положений для районных, участковых и затонских комитетов, инструкций судовым делегатам и т. п.

Поскольку гражданская война обострилась и империалисты всех группировок и контр-революционеры облегали все более тесным кольцом Советскую Россию, контр-революционные фронты образовывались со всех сторон: на Юге—Деникин, французы и греки; на Западе—Юденич и Эстония; на Севере—Чайковский и англичане, американцы, итальянцы и прочие; на Востоке — Колчак, чехо-словаки, японцы. Наша Красная армия формировалась в боях, и ей было очень трудно отбиваться от наседавших со всех сторон контр-ре-

волюционеров и империалистов. Пролетариат в этот критический момент не мог равнодушно отнеситься к происходившим событиям, и профсоюзы решили придти на помощь Красной армии и произвести в каждом союзе мобилизацию профессиональных работников и наиболее стойких и сознательных рабочих для большей спайки Красной армии. Наш союз дал на фронт по профессиональной мобилизации 7000 человек.

Помимо этого, на местах, угрожаемых контр-революционными бандами, формировались специальные отряды из моряков и речников. Так, при наступлении Юденича на Петроград, когда выступил весь петроградский пролетариат, из моряков-членов нашего союза были созданы особые отряды моряков, которые геройски сражались против Юденича и вернулись с фронта только когда отогнали его контр-революционную армию к границам Эстонии.

При наступлении Колчака на Пермь коммунисты-водники сформировали свою коммунистическую роту, которая сражалась в дивизии тов. Азина, пока Колчака не прогнали через Урал в глубь Сибири. Эта рота была одной из самых геройских рот дивизии тов. Азина. Когда Колчак при помощи японцев занял Сибирь, небольшая группа водников-амурцев, человек в 30, под командой тов. Сердюка-Коваленко (теперь он член ЦК водников) образовала партизанский отряд, имея 30 берданок и по пяти патронов на каждую берданку. Тов. Сердюк—рабочий-машинист—умело маневрируя в сибирской тайге, разбивал отряд за отрядом колчаковцев, увеличивая пленными и крестьянами свой отряд, и месяцев за восемь его партизанский отряд из 30 человек превратился в дивизию, с пулеметами, артиллерией и кавалерией. Эта дивизия добивала Колчака с тыла, забирая города и села.

Еще много героев-водников сражалось на разных фронтах, но всех их не перечтешь.

В занятых белыми местностях, оставшимися там членами союза велась нелегальная работа по поддержанию союзных организаций, потому что легально работать было нельзя, — за малейшее проявление рабочими организа-

циями самодеятельности руководители этих организаций арестовывались белыми и приговаривались к расстрелу. Так было в Одессе, Сибири, Новороссийске, Архангельске и других местах. Эти товарищи поддерживали связь с Центральным Комитетом Союза.

Весной 1919 года Красная армия освободила право-бережную Украину от контр-революционных банд. В Киеве была созвана украинская конференция нашего союза, и на ней были проведены все постановления I и II с'ездов союза, образованы областное бюро и областное управление водного транспорта—украинский Главвод. Вся эта работа проделана комиссией Цеквода и Главвода.

В Киеве, Херсоне и Одессе образовались районные комитеты союза, приступившие к работе по организации союза. В Одессе было образовано областное управление Черноморского морского транспорта.

Украинским советским правительством был вновь издан декрет о национализации торгового флота. Денационализированный белыми торговый флот вновь был национализирован как на Днепре и Южном Буге, так и в Одессе.

Летом 1919 года Красная армия, отражая с запада нападение петлюровцев, а с востока деникинцев, поддерживаемых французами и махновцами, принуждена была отступить от Черного моря и нижнего и среднего Днепра на север, пробиваясь сквозь полки петлюровцев и деникинцев. Союзы моряков и речников отступали в рядах Красной армии, вливаясь в ее роты и полки рядовыми красноармейцами. Торговый флот вновь был возвращен белыми судовладельцам.

Колчак развивал свое наступление. Стремясь на севере соединиться с Чайковским, а на юге с Деникиным, он перевалил через Урал и повел наступление по Каме. Камские суда находились тогда в ремонте по затонам; в случае захвата колчаковскими бандами Камы с открытием навигации весь камский флот мог быть использован Колчаком против Красной армии; поэтому рабочие-водники в затонах приступили к разборке машинных частей на пароходах, стоящих в ремонте, и упаковке наиболее важных из них—золотники и прочие части машин — в ящики и эвакуиро-

вали их в Пермь для погрузки в вагоны, а оттуда отправили в тыл Красной армии. Но из за вспыхнувшего в самой Перми белогвардейского восстания и обстрела эс-эрами пермского вокзала все машинные части увезти не удалось, и при занятии Перми белыми часть их была захвачена Колчаком. Рабочие-водники отступили из Перми, но все же те машинные части, которые им удалось эвакуировать в Казань, не попали в руки белых.

Белые на Каме не смогли долго задержаться. В мае 1919 г. Красная армия стала теснить колчаковские части к Уралу, постепенно очищая Каму. Отступая, белые угнали в реку Чусовую большинство лучших камских пароходов, и когда убедились, что им на Каме не удержаться, стали жечь в затонах пароходы, баржи и служебные суда. Сперва они подожгли суда, остававшиеся в затоне «Ченнах», но усилиями команд судов удалось потушить пожар; за это белые расстреляли несколько человек из команды спасенных от огня судов. Отступая далее, белые у пристани Березовской сожгли 14 больших складов, до 10 баржей и дебаркадеров; продвигаясь все выше по Каме, красные войска встречали все большее количество сожженных белыми судов.

На реке Чусовой колчаковские банды показали, как им дорого народное достояние, когда они принуждены отдать его не буржуазии, а рабочим и крестьянам: здесь они спустили в реку 200.000 пуд. керосина и подожгли его. Плывя вниз по реке, огненное море уничтожало все, что попадалось ему по пути. Попытка команд судов спасти суда не имела успеха, потому что белые стояли на берегу и обстреливали из пулеметов каждого, кто появлялся на судне или кто пытался приблизиться к судну, чтобы спасти его от приближавшегося огня. Картина была ужасная: море огня подплывало к судам, моментально охватывало суда со всех сторон — и через минуту оно полыхало в бушующем пламени. Снасти перегорали, и охваченные огнем суда плыли вниз по течению.

На Чусовой белые сожгли 104 лучших камских парохода американского типа и около 100 баржей и дебаркаде-

ров, а всего по Каме и Чусовой они сожгли около 240 пароходов и барж. Так они на всем пути своего отступления доказывали «культурность и гуманность», уничтожая суда, склады, заводы, железнодорожный подвижной состав, всюду взрывая железнодорожные мосты.

Кама была освобождена от колчаковских банд, и вернувшиеся с фронта рабочие водного транспорта сейчас же приступили к ремонту и сборке машин сохранившихся еще на Каме судов и к восстановлению союзных и хозяйственных организаций. Работа закипела полным ходом, — суда были нужны для дальнейшей борьбы с врагами рабочего класса.

На юге Деникин занял в это время Царицын и ряд других важных пунктов и продвигался на север.

Волжские буксирные пароходы бронировались и вооружались рабочими водного транспорта и красными моряками. Пассажирские пароходы готовились для транспортных операций. Борьба на юге приобретала все большие размеры, и Советская власть перенесла свое внимание с востока к югу. Нужно было противопоставить деникинским контр-революционным армиям, снабженным Антантой артиллерией, танками, воздушным флотом и прочими, военно-техническими усовершенствованными приспособлениями, вооруженную силу рабочей республики.

Наш волжский флот, на котором работали члены нашего союза, сыграл в борьбе с Деникиным очень крупную роль и оказал незаменимые услуги Красной армии и Советской России.

Царицын, названный «красным городом», являлся тем пунктом, за обладание которым шла ожесточеннейшая борьба, и в этой борьбе царицынские водники были в числе тех героев-защитников Царицына, которым приходилось и ремонтировать флот и, когда деникинцы подступали к Царицыну, выходить поголовно на фронт и отбивать атаки контр-революционеров. Царицын несколько раз за время гражданской борьбы переходил из рук в руки, то к красным, то к белым. В июне 1919 года красные войска принуждены были временно отступить от Царицына. Волжский флот

служил царицынской группе красных войск базой. Царицын ским водникам, при недостатке буксирных пароходов, при шлось под сильным артиллерийским огнем белых эвакуиро вать 100 груженных военным снаряжением барж. В нали чии было 13 буксирных пароходов, 2 паровых баркаса 5 пассажирских пароходов. Работа была невероятно тяже лая, но судовые команды, особенно командный судовой со став, работали самоотверженно дни и ночи, спасая совет ский флот и базу Красной армии от врага рабочего класса. Снаряды рвались то у носа, то у кормы пароходов, то над капитанскими мостиками, но, благодаря самоотверженной работе судовых команд и командного состава, все баржи и пароходы были уведены вверх по течению Волги; один ка раван за другим выводили водники из сферы неприятель ского огня и с небольшими повреждениями благополучно увели все суда.

Буксирные пароходы, бронированные и вооруженные дальнобойными орудиями, превратились в речные канонерки и оказывали большую помощь Красной армии при очище нии низовий Волги от белых и при взятии Царицына Крас ной армией, а пассажирские пароходы оказали большую услугу Советской власти при переброске красных войск с восточного фронта на южный. Таким образом, Волжский флот во время гражданской войны составлял неотъемлемую часть вооруженных сил Советской республики и, несмотря на тяжелое продовольственное положение, недостаток топ лива и материала, выполнил всю возложенную на него ра боту блестяще.

Много водников погибло в боях, много умерло их от эпидемий, но волгарей все это не ослабило, а еще более спа яло и укрепило. Во всех этих операциях принимал участие наш союз, который и руководил своими членами.

XV. Союзная внутренняя работа.

Наряду с чисто-боевой работой союз вел и большую организационную, союзную работу. Во всем союзе была проведена единообразная организационная схема; как ЦК союза, так и райкомводы имели основные отделы внутри

каждого союзного органа. Эти отделы были: организационный, статистический, финансовый, тарифно-нормировочный и охраны труда, культурно-просветительный (в ЦК — Цекультвод, а в райкомводах — райкультводы). В участковых комитетах союза — учкомводах были те же отделы, но в сокращенном виде.

Культотделы вели всю культурно-просветительную работу на речном и морском транспорте и возглавлялись в центре и на местах коллегиями из представителей союза, управления водного транспорта и Наркомпроса.

Помимо установления единообразной схемы союза, была проведена централизация кассы союза, т.-е. финансовый отдел ЦК союза, совместно с орготделом, устанавливал для каждого райкомвода точные штаты и точную смету, причем членские взносы (1%) поступали в кассу районного комитета—райкомвода, из общей суммы которых райкомвод 0% отчислял в межсоюзную организацию—губернский совет профессиональных союзов и 50% в кассу ЦК союза, остальные же 40% расходовал на месте, согласно сметы, утвержденной ЦК союза. Если в районе было небольшое количество членов, а работу он должен был вести наравне с другими районами, и если ему для этой цели нехватало своих 40%, то ЦК союза такие маломощные райкомводы субсидировал из средств, поступавших в кассу ЦК союза. ЦК союза в свою очередь 10% всех поступлений к нему относил в кассу Всероссийского Центрального Совета Профессиональных Союзов (ВЦСПС).

Районные комитеты союза установили тесную связь с ЦК союза. На Всероссийском Совете союза, происходившем летом 1919 года, были ликвидированы областные бюро, что еще более усилило райкомводы и еще теснее связало их с ЦК союза.

Тарифная конференция союза пересмотрела номенклатуру должностей на водном транспорте и детализировала ее; пересмотрела и тарифную сетку и, вместо бывшей ранее 7-разрядной сетки, разработала 35-разрядную тарифную

Кроме ряда мероприятий по охране труда, перед сою зом стал вопрос о снабжении членов союза произво ственной одеждой. Были разработаны нормы снабжения д каждой квалификации труда; одежда и обувь шились за сче хозорганов на их фабриках, но распределялись союзом, ка в центре, так и на местах.

ЦК союза и райкомводам приходилось принимать уч стие в организации продовольственных отрядов из члено союза, которые по директивам Наркомпрода производил на местах продразверстку, часть которой поступала в фон Наркомпрода, а другая часть шла на снабжение членов со юза и их семей.

Многое было проделано в эту пору в деле организацио ной работы. Союз как в центре, так и на местах непосре ственно участвовал в формировании органов управлени водного транспорта, а также вел работу по контролю ра боты этих управлений.

XVI. Милитаризация транспорта.

Гражданская борьба к концу 1919 г. достигла наивы шего напряжения; фронт растянулся на несколько тыся верст. Империалисты поддерживали блокаду с прежней си лой и помогали русским контр-революционерам не только военным снаряжением, но и живой силой. У Советской Ре публики все больше истощались необходимые материал как для войны, так и для промышлености, и приходило принимать меры к наиболее экономному расходованию ма териалов и сырья. Для этого пришлось провести весьм жесткую централизацию по всей советской системе.

Наряду с другими отраслями производства стал вопро о централизации транспорта в одном ведомстве — Народно Комиссариате Путей Сообщения. Союз принял деятельно участие в разработке этого вопроса и проведении его чре все высшие инстанции Советской Республики. Постановле нием Совнаркома в январе 1920 г. весь морской и речно транспорт был передан из Высш. Сов. Нар. Хоз. в Народны Комиссариат Путей Сообщения.

Наряду с вопросом централизации промышленности и транспорта стал вопрос о централизации власти в экономических органах республики, т.-е. о необходимости перейти от коллективного управления к единоличному. Таким образом, с начала 1920 г. во всех хозяйственных организациях Республики стало проводиться единоличное управление. То же и на транспорте. Главод с переходом в НКПС сперва оставлял самостоятельный орган управления в составе НКПС и попрежнему возглавлялся коллегией, а затем было введено единоличие.

Это был момент особенно напряженной борьбы пролетариата с контр-революцией. За двухгодичный период, предшедший с Октябрьской революции, активным работникам из рабочей среды, особенно коммунистам, приходилось нести всевозможную революционную работу. Приходилось работать в советах, в профсоюзных, хозяйственных органах, а также и на фронте. Революция бросала их с одного конца Республики в другой, и очень мало было рабочих, которые с первых дней Октябрьской революции все время работали на хозяйственной работе. Специалисты, происходившие в большинстве из буржуазного класса, в разгаре гражданской борьбы не проявили преданности рабочему классу, за весьма редкими исключениями. Крупные промышленные предприятия, работавшие для снабжения армии, были милитаризованы. Транспорт, как железнодорожный, так и водный, нес функции военных организаций, служа военными транспортами и боевыми единицами: на железных дорогах бронепоезда, на реках — вооруженные пароходы. Гражданская война развивалась преимущественно по путям сообщения. В это время заминка на каком-либо заводе, работавшем на оборону Республики, или же на железнодорожном и водном транспорте, грозила потерею тысяч борцов за власть рабочих и крестьян. Нужно было, чтобы все распоряжения на транспорте исполнялись с такой же точностью и быстротой, как на фронте.

Весь транспорт находился на военном положении, и для проведения на транспорте единоличного управления у нас не было достаточного количества надежных рабочих и ком-

мунистов, могущих руководить ответственной работой п транспорту. Специалистам без контроля коммунистическ партии, руководившей борьбой рабочего класса, мы дов рять еще не могли. В Красной армии с самого начала бы применен принцип политического контроля над командны составом, набиравшимся, в силу тогдашнего положения в щей, главным образом, из бывших царских офицеров; э дало блестящие результаты. Специалисты отдавали весь св опыт, а политический комиссар поддерживал в армии рев люционную дисциплину и контролировал работу воен-спец

Транспорт находился на таком же положении, как Красная армия, и при проведении единоличия на нем бы введены политические комиссары, подобно тому, как э было в Красной армии; для политическо-просветительно работы, параллельно политическим комиссарам, ввели п литотделы. Таким образом, если начальник управления и отдела управления не был коммунистом, то при нем бы политический комиссар-коммунист.

XVII. Восстановление транспорта и союзных организаций.

Контр-революция напрягла все свои силы, чтобы разд вить Красную армию, уже окрепшую в боях и начинавшу медленно, но верно бить белые войска.

Колчаковские банды, сбитые с Камы, стали откатывать все дальше в Сибирь от Урала. Деникин в конце 1919 го повел удачное для него наступление, взял Киев, Царицы Харьков и направил свой удар на Москву, по Курской д роге. Взял Белград, Курск, Орел и стал приближаться к Тул

Момент был решительный. Советская власть броси клич: «Пролетарий, на коня и на фронт!». Была проведе мобилизация коммунистов, в которую наш союз дал 25 членов союза - коммунистов. Под'ем среди рабочих бы необычайный, и масса рабочих вступила в коммунистич скую партию и добровольно отправилась на фронт; мас беспартийных рабочих также добровольно шла на фрон Иваново-вознесенские рабочие дали несколько полков.

Под Тулой Деникину был дан решительный бой; он был сбит и безостановочно покатился до самого Черного моря, задерживаясь на короткое время на некоторых укрепленных позициях, и, наконец, был сброшен в море. Не помогла ему помощь французских и английских империалистов в борьбе с рабочей республикой,—но зато антантовцы помогли ему угнать часть черноморского торгового флота за границу. Часть войска Деникина задержалась в Крыму во главе с Врангелем.

Перед ЦК союза и Главводом стал вопрос о национализации вновь торгового флота и организации союза и органов управления водным транспортом. Была образована для этой работы сперва комиссия из представителей Главвода и ЦК союза, которая выехала в Сибирь вслед за наступавшей Красной армией и, по мере освобождения Сибири, восстанавливала союзные организации и разгромленные белыми управления водного транспорта, проводя работу по ремонту судов и спасению караванов.

Водники с восторгом встретили красные войска, так как еще до прихода их участвовали в восстаниях против Колчака, чем облегчали продвижение Красной армии на Восток. В эту зиму и весну водники Сибири проявили колоссальнейшую работоспособность и во время ледохода спасли флот, которому грозила неминуемая гибель.

Сибирская комиссия созвала районные с'езды в Тюмени, Омске, Красноярске, Томске и Барнауле. С'езды высказались за вхождение во всероссийский союз рабочих водного транспорта и приняли для проведения в жизнь все положения, действовавшие в союзе и установленные с'ездами; избрали также и районные комитеты союза. Сибирская комиссия, проведя основную работу по ремонту и спасению флота и организации управлений водного транспорта (районных и областного), закончила свою работу, передав полномочия образованному Сибирскому областному управлению водного транспорта.

С занятием Ростова красными войсками в Ростов выехала такая же смешанная комиссия из представителей ЦК союза и Главвода для той же работы, что и Сибирская. Этой

непрерывным артиллерийским огнем деникинцев, задержавшихся на время в Батайске и Азове. Она провела национализацию торгового флота, организовала районный комитет союза в Ростове и областное Доно-Кубанское управление водного транспорта.

Несмотря на непрекращавшийся белыми обстрел Ростова рабочие и служащие продолжали ремонт флота и подготовляли его к навигации. Работа шла с большим успехом, хотя судовладельцы с постановкой судов на зимовку никакой ремонтной работы перед этим не производили, так как не были уверены в прочности деникинской власти.

Пока комиссия работала на Дону, Красная армия освободила Нижний-Днепр, Южный Буг и Одессу. Из Одессы белые с помощью французов угнали весь могший двигаться своими средствами торговый флот и те суда, которые удалось им вести на буксире во льду.

Часть комиссии, производившей работу на Дону, выехала для проведения той же работы на Нижнем Днепре, Южном Буге и в Одессе.

К этому же времени Северная Двина постепенно освободилась от белых при помощи наших вооруженных судов и наступивших красноармейских частей, а затем освободился от белых оккупантов-англичан и Архангельск.

Северное Областное управление, находившееся в Великом Устюге, восстановило в Архангельске рупвод, и здесь тоже вновь была проведена национализация торгового флота. Было организовано портовое управление и восстановлен архангельский райкомвод. Организовано также управление Беломорским транспортом.

Таким образом, к марту 1920 года Красная армия освободила от контр-революционеров и оккупантов Западную Сибирь, Дон, Кубань, Азовское море, Днепр, Южный Буг, Одессу и Архангельск. Только до конца 1920 г., и то благодаря выступлению поляков, задержалась ликвидация Врангеля.

XVIII. III Всероссийский с'езд.

На III Всероссийском с'езде союза, в марте 1920 года, были представлены почти все районы союза, и этот с'езд

был наиболее полным. На нем было представлено 308 тыс. членов союза, и обсуждались следующие вопросы: 1) текущий момент и задачи профсоюзов, 2) доклад ЦК и Ревизионной Комиссии, 3) доклад Главода, 4) доклады с мест, 5) организационные вопросы, 6) международное профессиональное движение, 7) тарифный вопрос, 8) социальное обеспечение и охрана труда, 9) профсоюзы и органы управления народного хозяйства, 10) продовольственный вопрос, 11) профессиональное образование и культурная деятельность и 12) выборы ЦК и ревизионной комиссии. С'езд приветствовали представители районов освобожденных местностей, коммунистической партии и профессионального движения.

С'езд проходил в более спокойной обстановке, нежели первые два с'езда, и работы с'езда носили характер более детальной разработки организационного, тарифного и культурно-просветительного вопросов на основе опыта мест, суммированного с'ездом.

В организационном вопросе с'езд подтвердил постановления второго с'езда и внес большую ясность в вопрос о союзном членстве. Два года работы производственного союза показали, что вначале в производственный союз водного транспорта включали членами всех, как производителей, обслуживающих транспорт, так и рабочих и служащих, обслуживающих производителей и работавших на работах, связанных с транспортом, но непосредственно к водному транспорту не относящихся. С'езд поручил ЦК союза произвести размежевание между союзами, внеся большую ясность в членство союза.

Практика прошедшего со II с'езда года работы показала, что 1%-ного отчисления членами союза недостаточно для успешной работы союза, и с'езд постановил увеличить отчисления членских взносов до 2% и производить отчисления в кассу союза чрез затонские и заводские комитеты, судовых и конторских делегатов. В остальной части организационного вопроса III с'езд подтвердил постановления II с'езда.

III с'езд послал своего представителя в Христианию (Норвегия) на международный конгресс транспортников, созван-

ный там после ликвидации мировой империалистической войны амстердамскими вождями транспортников—Фимменом и другими, проповедывавшими во время империалистической войны защиту отечественной буржуазии, т.-е. классовый мир, и втягивавшими пролетариат всех стран в империалистическую войну, натравливая пролетариат свой на пролетариат других стран. Наши делегаты приехали к концу международного конгресса и не могли повлиять на постановления этого конгресса. Амстердамские вожди отнеслись к русским представителям недоверчиво, несмотря на то, что русские делегаты представляли почти $^2/_3$ организованных транспортников, представленных на этом конгрессе.

В тарифном вопросе с'езд обратил внимание на необходимость постановки тарифной работы на научных основаниях и на постановку рациональной организации промышленного труда и регулирования заработной платы, при которой рабочая сила в предприятии или на судне оплачивается соответственно ее потребностям, в пределах имеющихся в стране наличных запасов потребляемых рабочими товаров и на основании учета рабочего времени, необходимого для производства той или иной работы, изыскав научным путем среднюю продолжительность такой работы при наличных условиях и при введении средней продолжительности в качестве нормы. Исходными точками этих изысканий служили точная характеристика работы на основании заранее определенных признаков, определение на основании такой характеристики соотношения величин, затраты мускульной и нервной энергии работника, в результате чего и можно математически выразить это соотношение в виде твердых ставок заработной платы. У нас в то время была и денежная и натуральная зарплата. Рабочая республика вела третий год вооруженную борьбу с врагами рабочего класса, при полной блокаде страны, после 4 лет империалистической войны, истощившей почти все запасы продовольствия и сырья. В соответствии с изложенными принципами тарифная работа в союзе должна сосредоточиваться на технической реконструкции предприятия, нормировании работы, квалификации труда, проведении принципов общей тариф-

ной политики, контроля над проведением тарифа на местах.

Таковы были общие положения, положенные в основу тарифной работы III с'ездом союза. Соответственно с поставленными с'ездом задачами тарифно-нормировочные отделы в ЦК союза и в районных комитетах разделялись на бюро квалификации, нормирования и общих дел. При бюро нормирования были организованы расценочные комиссии из трех лиц: председатель—заведующий бюро нормирования, представитель хозоргана и третий от той отрасли труда, к которой относился рассматриваемый вопрос. Расценочные комиссии на местах составлялись по тому же принципу, как и центральная расценочная комиссия.

По вопросам охраны труда с'езд разработал положения, по которым на профсоюз возлагаются также и научная постановка охраны труда, установление путем обследования и статистики специфичности, вредности и опасности производства, продолжительности рабочего дня, компенсации отпусков, строгая регламентация правовых положений по производству, приближение медицинской помощи к специфичности производства и широкое участие профсоюза в самой ее организации. Исходя из сказанного, органы союза должны базироваться на следующих вопросах: техника безопасности и профессиональной гигиены, санитарно-материального снабжения, строгая регламентация и широкая информация прав инспекции труда в организации лечения. Инспектора труда избираются союзом.

По культурно-просветительной работе с'езд, суммируя 2-годичный опыт культработы, тоже разграничил и детализировал работу как в центре, так и на местах, и постановил Цекультвод разделить на подотделы: 1) подотдел внешкольного образования, 2) подотдел профессионально-технического образования на водных путях, 3) подотдел по работе с детьми, 4) финансовая часть, 5) снабжение и 6) общая часть.

Райкультводы с'езд разделил на четыре подотдела: 1) общий, 2) внешкольный, 3) детский, 4) профессионально-технического образования. Таким образом, за общим подотде-

лом остались канцелярия, бухгалтерия и снабжение. Внешкольный подотдел ведал всей внешкольной работой в районе: клубы, библиотеки, театры, школы грамоты, общеобразовательные курсы, лекции, экскурсии, выставки, музеи и т. д. Подотдел по работе с детьми ведал детскими садами, площадками, колониями, клубами, школами подростков, устройством детских праздников и т. д. Подотдел профессионально-технического образования ведал вечерними и дневными проф.-тех. курсами и всеми видами внешкольной профтехнической работы. Необходимо здесь отметить для большей ясности, что Цекультвод руководился членом ЦК Союза, утверждаемым по соглашению с Наркомпросом, и в основной работе руководствовался инструкциями и указаниями основных отделов Наркомпроса; райкультводы же руководствовались указаниями Цекультвода на основании инструкций Наркомпроса. Культотделы Союза несли на себе всю культурно-просветительную работу, благодаря особенностям этой работы на водном транспорте и отличности от работы в других производственных союзах. В навигацию большинство членов нашего союза находится на судах, а меньшинство разбросано по пристаням, портам, затонам, часто далеко отстоящим от населенных крупных пунктов и городов. Эти-то особенности и заставили союз, под общим руководством Наркомпроса и по его сметам, вести всю культурную работу на водном транспорте чрез Цекультвод и райкультводы, отчитывавшиеся перед союзом и Наркомпросом, и организовать на местах сеть культурных учреждений.

На продовольственном вопросе с'езду тоже пришлось остановиться и выработать категории для карточной системы, по которой члены союза наряду с денежной заработной платой получали по карточкам продовольствие и мануфактуру, обувь и другие необходимые вещи, а также дать указания продовольственным органам водного транспорта для дальнейшей работы в этом направлении.

На этом с'езде производственный вопрос не имел того значения, как на предыдущих с'ездах, и с'езд обсудил до-

клад Главвода о его годичной работе и одобрил мероприятия, проведенные за истекший год ЦК Союза совместно с Главводом, как по конструированию областных управлений водного транспорта, так и по организационной работе в освобожденных от белых банд и оккупантов местностях. С'езд отнесся сдержанно к намечавшейся в связи с проведением единоличия реорганизации управления водным транспортом и военного положения на водном транспорте.

XIX. Союзное и хозяйственное строительство.

С проведением новой системы управления водного транспорта и военного положения на нем влияние Союза на производство ослабело сперва в центре, затем и на местах.

Гражданская война подходила к концу, но ликвидация ее затянулась до конца ноября в виду выступления по настоянию Антанты последней цепной собаки ее—Польши. Польские ясновельможные, но зеленые еще империалисты хотели полакомиться правобережной Украиной и повели усиленное наступление на нее. Это выступление было несколько неожиданно для Советской Республики, и поэтому нам пришлось на среднем Днепре экстренно произвести эвакуацию флота, вывезя на нем военное и другое имущество из Киева и других пунктов правобережной Украины в Гомель, Смоленск и другие города по верхнему Днепру.

Работа членов союза в эту пору была весьма напряженная. Эвакуацией фактически руководил киевский райкомвод совместно с областным управлением водного транспорта. Несмотря на все трудности ее при обстреле врагом артиллерией и с аэропланов, водники выполнили свой революционный пролетарский долг с таким же успехом, как это было на других реках. Затем пришлось так же экстренно, как раньше на Волге и в Сибири, бронировать и вооружать буксирные пароходы для борьбы с поляками.

Воспользовавшись отвлечением Красной армии на польский фронт, Врангель прорвался из Крыма и стал подступать к нижнему Днепру, направляясь на соединение к полякам,

и ему через месяца полтора удалось занять левый бере
нижнего Днепра от Голой Пристани до порогов Днепра.

На Нижнем Днепре судовым командам пришлось рабо
тать почти все лето 1920 года под непрекращавшимся об
стрелом врангелевцев, и наши суда оказывали все время ус
луги Красной армии. Во избежание истребления флота в Хер
соне артиллерией врангелевцев со стороны г. Алешек, нужно
было, несмотря на обстрел, эвакуировать флот из Херсон
в Николаев, и эта работа проделывалась под руководство
членов союза-коммунистов, которые каждую ночь выводил
из Херсона по нескольку буксиров, спасая советский флот
Часть лучших пароходов с буксирными баржами была от
правлена в Александровск для снабжения Красной армии, н
их постигла несчастная участь: в один из своих налетов н
Александровск врангелевские банды потопили в гавани вс
пароходы и баржи.

Поляки прорвались на Днепре и захватили Киев, но
скорости были сбиты и стали быстро откатываться от ли
нии Днепра обратно в Польшу, и таким образом был рас
строен план Антанты на соединение Врангеля с поляками
Поляки докатились до самой Варшавы.

К осени Красная армия стала опять теснить Врангеля
Крыму, и в ноябре 1920 года заняла Крым. Но и здесь благо
детельная Антанта, которая прикрывала отступление Вран
геля своими дреднаутами, дала ему возможность погру
зиться на транспорты и угнать весь черноморский флот
лучшую часть военного флота в Константинополь; на бро
неносцах же белые, оставляя их в портах, повзрывали глав
ные машины и механизмы, а подводные лодки частью угна
ли, частью потопили.

Так прошла ликвидация последней контр-революцион
ной армии в конце 1920 года.

В освобожденных местах вновь были восстановлены рай
онные организации союза, занявшиеся организационной со
юзной работой и оказавшие всемерное содействие хозяй
ству страны по организации хозяйственных органов, спа
сению и ремонту судов.

В Крым прибыла комиссия от отдела НКПС—Цумора для организации портов и морского транспорта Крыма; работала она в полном контакте с союзными организациями, собирая имущество и организуя портовые управления.

XX. Об'единение ж.-д. и водного союзов.

Централизация железнодорожного и водного транспорта в одном ведомстве в начале 1920 года поставила на очередь вопрос о централизации производственных союзов железнодорожного и водного в один крупный производственный союз жел.-дор. и вод. транспорта. Принципиально вопрос о создании единого транспортного союза давно был разрешен на всероссийских с'ездах этих союзов, а практически он стал в момент наивысшего напряжения военных действий с поляками и Врангелем в июле 1920 года, когда в Советской Республике проводилась централизация во всех областях советской жизни. Всероссийский с'езд железнодорожников высказался за немедленное об'единение двух союзов. Водные союзные организации считали не вполне подходящим момент для такого об'единения, но все же об'единение произошло.

ЦК Союзов водного и железнодорожного транспорта были ликвидированы в августе 1920 года, и вместо двух ЦК Союзов был создан один—Цектран.

В это время на местах на почве параллелизма в культурно-просветительной и производственной работе между союзными организациями и политотделами возникали трения, тормозившие успешность работы в обеих организациях. Наладившие свои аппараты и культработу райкомводы считали культработу политотделов при наличии райкультводов насаждением ненужного параллелизма, и на этой почве возникало много конфликтов между двумя родственными организациями, что мешало плодотворной работе. Наши райкомводы, фактически руководившие ранее производственной работой водного транспорта на местах, не могли сразу примениться к новой системе управления водного транспорта, когда, благодаря военному методу управления транспортом, союз очень мало влиял на

производство, а в некоторых местах и совершенно отстра
нялся от влияния на него, уступая место политотделам, что
создавало конфликты союза с политотделами. Насколько си
стема политотделов привилась на железнодорожном транс
порте, настолько она не привилась на водном транспорте
Это об'ясняется тем, что на железнодорожном транспорт
на административных постах были исключительно высоко
квалифицированные инженеры, на водном же спокон веко
администраторами были или капитаны, вышедшие из матро
сов, или управляюще конторами, вышедшие из приказчиков
и при национализации торгового флота руководителями
управлений на водном транспорте были матросы, кочегар
и рабочие других специальностей.

В декабре 1920 года Цектран созвал всероссийскую кон
ференцию дорожных комитетов союза, дорожных политот
делов, райкомводов и районных политотделов. Между Цек
траном и представителями райкомводов на конференци
возник конфликт, и водники вышли из состава конференции

По ликвидации конфликта между водниками и Цектра
ном в Цектране было выделено Центральное Правление Сек
ции водников, которое фактически руководило всей работо
водников на местах вплоть до об'единенного всероссийског
с'езда союзов железнодорожного и водного транспорта. Ра
бота в райкомводах продолжалась, хотя в некоторых ме
стах она ослабла под влиянием трений с райполитводами.

XXI. 1-й об'единенный с'езд.

Об'единенный Всероссийский с'езд союзов железнодо
рожного и водного транспорта открылся в Москве в март
1921 года. На с'езде было представлено около 1.500.000 ор
ганизованных членов Союза и из них около 318.000 водни
ков. На с'езде участвовало 883 делегата с решающими и 19
с совещательными голосами. На с'езде было представлено 4
водных районов и 28 железных дорог. Коммунисты предста
вляли 74,6%, а беспартийные 25,4%. Анархистов на с'езд
было 4 человека, 1 с.-р. и 1 меньшевик.

С'езд носил весьма оживленный характер. Много споро
вызвал вопрос об организационной структуре союза. Был

несколько точек зрения: первая—единый Центральный Комитет без секций, вторая—Центральный Комитет и две самостоятельные секции—железнодорожников и водников при едином президиуме, третья—единый Ц. К. Союза и президиум Ц. К. и одна только секция водников. Этот вопрос обсуждался долго и горячо. Сперва победила третья точка зрения, а затем была принята поправка, изменившая решение от третьей к первой точке зрения.

Второй вопрос, вызвавший много прений, был об организационных формах обоих видов транспорта, железнодорожного и водного, внутри НКПС. По этому вопросу тоже было несколько точек зрения. До с'езда в НКПС была следующая схема: НКПС разбивался на функциональные управления: эксплоатационное, финансовое, материально-хозяйственное, административное, техническое, связи и т. д.; во главе НКПС стояла коллегия, руководимая Наркомом. Над всеми функциональными управлениями стоял главный начальник Путей Сообщения. Центральное эксплоатационное управление разделялось на эксплоатационное управление жел. транспорта, эксплоатационное управление речного транспорта и эксплоатационное управление морского транспорта. На с'езде были по этому вопросу две основные точки зрения: первая—точка зрения НКПС, которая вносила в существующую схему изменение, т.-е. выделение центральных управлений железнодорожного, морского и речного с включением в их состав функций эксплоатационных, технических, материально-хозяйственных, плановых; финансовое же управление и административное должны обслуживать все три центральные управления; вторая (точка зрения водников) выдвигала два основных управления в составе НКПС—железнодорожное и водное, с подчинением коллегии НКПС и со включением в них всех функций самостоятельных управлений. На с'езде получила большинство первая точка зрения, которая и проводилась НКПС в жизнь после с'езда.

Об'единенный с'езд обсудил вопрос о международном об'единении транспортных рабочих и в резолюции по этому вопросу призвал тружеников транспортного дела к борьбе

не за изменение только, а за полное уничтожение капита
листической системы и наемного рабства. С'езд постанови
предложить революционным транспортникам всех стран по
вести решительную борьбу внутри своих союзов за изгна
ние оттуда сторонников социального мира и классового со
трудничества и превращение транспортных союзов в мощ
ные орудия социальной революции, призывая революцион
ные союзы транспортников всех стран немедленно присо
единиться к Интернационалу красных профсоюзов и при
слать своих представителей на предстоящий 1-го июля
Москве с'езд красных союзов всего мира. С'езд постанови
также поставить на ближайшем международном конгрес
транспортных рабочих, происходившем в апреле 1921
в Женеве, вопрос о разрыве транспортников с желтым Ам
стердамским Интернационалом и о присоединении к Мо
сковскому Интернационалу красных революционно-класс
вых профсоюзов.

С'езд избрал трех делегатов на женевский конгре
транспортников, но германские с.-д., амстердамцы, не про
пустили во-время наших делегатов на конгресс, и один и
них вместо конгресса попал в германскую тюрьму.

По тарифному вопросу с'езд суммировал тарифную пра
тику и подтвердил правильность взятой предыдущими с'езда
ми линии в этом вопросе путем научного изучения труда
усиления темпа деятельности в части распространения нор
мирования и премирования на все виды труда железнодорож
ного и водного транспорта; с'езд поручил тарифно-норми
ровочному отделу провести детальную разбивку по тариф
ным поясам и провести в жизнь эти вопросы, а также
вопросы снабжения транспортников проз-одеждой и спе
одеждой.

По другим вопросам, с'езд дал общие указания и пор
чил будущему ЦК окончательно их разработать и прове
сти в жизнь.

С'езд избрал в Центральный Комитет—Цектран 24 ж
лезнодорожника и 7 водников.

XXII. Политотделы и линейная система.

Гражданская война в главном, не считая небольших банд на границах и внутри, была закончена. Советская Республика стала переходить от войны к мирному строительству и к восстановлению разрушенных империалистической и гражданской войнами промышленности и транспорта.

После об'единенного С'езда союз стал больше участия принимать в производстве. Все назначения на административные посты по железнодорожному и водному транспорту производились НКПС по соглашению с Цектраном, и Цектран принимал участие чрез выделенного им заместителя председателя в коллегии НКПС в разрешении всех основных транспортных вопросов; при тарифно-нормировочном отделе Цектрана был образован производственный подотдел, который разрабатывал вопросы транспортной политики и проводил их чрез президиум Цектрана в жизнь и принимал участие во всех комиссиях НКПС, разрабатывавших вопросы улучшения транспорта и транспортной политики.

Политотделы на водном и железнодорожном транспорте были ликвидированы накануне об'единенного с'езда, и вся культурно-просветительная и политико-просветительная работа была передана в Цектран, дорожные комитеты—дорпрофсожи и райкомводы; туда также перешли и функции по учету и назначению комиссарского состава на транспорте. Таким образом, об'единенный союз железнодорожного и водного транспорта на 50% занимался производственной работой, и организации союза были тождественны хозяйственным органам, т.-е. по хозяйственной железнодорожной линии: НКПС, управления дорог, участковые управления. По водной линии то же: НКПС, областные управления, районные и участковые управления; в основе в обоих видах транспорта линейная система. Организации по союзной железнодорожной линии: Цектран, дорпрофсож, учкпрофсож. По водной линии опять Цектран, райкомвод, учкомвод,—та же линейная система, что и по хозяйственной линии. Таким образом, Цектран участвовал в работе НКПС и центральных его управлений, дорпрофсож участвовал в производственной работе управления дороги, учкпрофсож

участвовал в производственной работе участка, райкомвод участвовал в работе рупвода и учкомвод тоже в участке.

В связи с ликвидацией фронтов для более успешной работы по восстановлению транспорта коллегия НКПС решила провести на железнодорожном и водном транспорте децентрализацию путем создания округов и передачи им больших прав по руководству работой в своем округе, оставив за НКПС регулирование тарифов и руководство транспортной политикой, и с начала 1921 года НКПС стал проводить эту систему, насаждая округа смешанные, железнодорожно-водные и чистоморские и речные. Цектран, для более успешного регулирования производственных вопросов, решил параллельно округам организовать союзные организации, окружные комитеты—октраны и окружные бюро Цектрана, что и стал проводить в жизнь после всероссийской конференции Союза, происходившей в сентябре 1922 года.

При организации округов перед НКПС стал вопрос: упразднить некоторые управления дорог и на водном транспорте—рупводы и разбить как дороги, так и речные бассейны на линейные участки, создав линейные отделы — округа. Цектран решил в тех пунктах, где создались законченные округа с линейными отделами, организовать по своей союзной линии октраны и линейные комитеты—линктраны, а в тех пунктах, где не вполне закончены организации округов, оставить дорпрофсожи и райкомводы.

Союз в условиях новой политики

I. Начало нэп'а.

Весной 1921 года, вскоре после об'единенного с'езда союза, советской властью была об'явлена новая экономическая политика в связи с медленным развитием революции на Западе, благодаря чему задерживалось развитие и концентрация крупной промышленности в экономически истощенной семилетней империалистической и гражданской войнами Советской России; к тому же Россия, по преимуществу страна земледельческая с наличием кустарной и мелкой промышленности, в переходный момент от капитализма к социализму, когда у власти стоит рабочий класс, должна была поставить своей основной задачей восстановление своей разрушенной промышленности и транспорта как основной базы социализма. Материальных рессурсов в России становилось недостаточно для быстрого восстановления государственной крупной промышленности и транспорта, и, чтобы не задерживать их развития, нужно было использовать всевозможные средства, не только находящиеся внутри, в виде остатков частного мелкого капитала, но также и привлекая для этой цели иностранный капитал путем сдачи ему в аренду (концессии) тех предприятий, транспортных средств и земельных участков, которые Советское государство не в состоянии использовать полностью за недостатком материальных рессурсов; и чем скорее и больше разовьются крупная промышленность и транспорт в Советской России, богатой всеми видами сырья,—залежами всевозможных руд, минералов, угля, торфа, нефти, соли, леса и пр.,—тем скорее и вернее Советская Россия будет приближаться к социалистическому строю, увлекая за собой другие страны, с развитой крупной промышленностью.

Эти-то условия новой экономической лилитики—нэп'а—выявил на арене советского государства частный капитал в

виде частного предпринимателя,—предпринимателя, вкладывающего свой капитал в государственный трест—комбинированные предприятия, в которых основной капитал в виде предприятий или земельных угодий дается советским государством, а оборотные средства—частным предпринимателем, преимущественно иностранным, до 50% общей стоимости предприятия и, наконец, государственные предприятия, переведенные на коммерческий расчет—государственный трест, реализирующий свою продукцию через государственные органы, кооперацию и вольные рынки.

Эти экономические условия российской действительности создали для русского профдвижения новые условия взаимоотношений с хозяйственными органами, что заставило союзы пересмотреть свою предыдущую работу и наметить новый курс, который соответствовал бы новым экономическим условиям Советской России.

До новой экономической политики—нэп'а, вся промышленность, торговля и транспорт находились исключительно в руках советского государства, и оно несло все расходы по социальному обеспечению всех видов, охране труда и материнства, оказывало безвозмездно все коммунальные услуги, снабжало исключительно за свой счет рабочих проз и спец-одеждой и предметами широкого потребления. С появлением частного предпринимателя и концессионного капитала в Советской России все эти вопросы нужно было пересмотреть в сторону переложения связанных с ними расходов на предпринимателей в той части, в которой рабочие обслуживают их предприятия, путем соответственного повышения заработной платы и внесением от 21% до 27% страховых сборов сверх выплачиваемой заработной платы в государственные страховые кассы, наравне с государственными трестами и другими государственными предприятиями, платящими 21% в страхкассы в обеспечение всех видов страхования. Также пришлось пересмотреть участие союза в производстве в изменившихся условиях его сравнительно со временем, когда работодателями были исключительно государственные промышленные предприятия и государственный транспорт. До сих пор союз сговаривался с государ-

твенными органами о формах управления их предприятия-
и и о формировании правлений и управлений государствен-
ых предприятий, таким образом осуществляя свое участие
производстве. Но с нэп'ом в этом вопросе произошли из-
енения.

В государственных предприятиях союз и теперь осуще-
твляет свое участие в производстве путем рассмотрения
ланов и программ производства, выставляет своих кандида-
ов в правления и управления хозяйственных органов, уча-
твует в обсуждении кандидатур, выдвигаемых хозяйствен-
ыми органами (за союзом остается право мотивированного
твода последних в случае несогласованности), но непосред-
твенно в назначении союз уже не участвует, поскольку не
есет и ответственности за работу хозорганов. Участвует
оюз в обсуждении вопросов о тех отраслях промышленности,
которых допустимо создание смешанных предприятий. Ве-
ет контроль в частных предприятиях чрез заводские и фаб-
ичные комитеты и инспекторов труда, избираемых союзом
утверждаемых Наркомтрудом.

II. Союзы при нэп'е.

В связи с новыми экономическими условиями союзы пе-
есмотрели тарифную политику и в основу пересмотра по-
ожили отказ от уравнительности, упрощение оплаты труда,
ентрализацию тарифной работы и коллективное снабже-
ие с учетом производительности как отдельного работни-
а, так и всего производственного коллектива, включение в
аработную плату всего, что раньше выдавалось незави-
имо от нее в виде бесплатных выдач—проз-одежда, пред-
еты широкого потребления, коммунальные услуги и т. п.,
огласование размеров реальной заработной платы с ре-
ультатами производственного процесса. На первый план
ыли выдвинуты: отказ от жесткого государственного норми-
ования во всероссийском масштабе с одинаковыми нормами
ля всех и переход к государственному регулированию вы-
оты заработной платы по районам, как средней исходной
ормы при установлении тарифной оплаты труда и образо-
ания в целях этого регулирования заранее установленных

фондов во всероссийском и местном масштабах, отказ о всероссийских обязательств для всех тарифов и перехо к договорным началам на основе установленных тарифны норм—перенесение в предприятия, чрез контрольно-расце ночные комиссии, образованные на паритетных началах, та рифной практики по установлению размера оплаты в зави симости от квалификации и производительности труда; из менение структуры и функций тарифных органов союза сокращением до минимума производственных функций приспособление их к успешной работе по регулировани заработной платы.

До новой экономической политики профсоюзы в област определения заработной платы и условий труда обладали пра вами органов государственной власти по отношению к хо органам; в настоящих экономических условиях профсоюз являются договорной стороной не только по отношению частным, но и по отношению к государственным предпри тиям, а потому и должны были перейти к практикуемой се час в России системе коллективных тарифных договоров.

III. Новые хозяйственные формы.

С проведением нэп'а пришлось пересмотреть и сам организационные формы на морском и речном транспорт Прежде всего, от военного метода управления морским речным транспортом мы перешли к более подходящему мирным условиям методу и, по соглашению Народного К миссариата Путей Сообщения с Цектраном еще, на тран порте был ликвидирован прежний комиссарский аппарат, часть комиссаров, работавших в этих управлениях, как уж подготовленная к административной работе, заняла пос начальников или помощников начальников управлений и о делов управлений, в которых они работали.

IV. Прорыв антантовской блокады.

Во время гражданской войны и блокады России Антант наш морской транспорт выполнял боевые задания или ж оставался совершенно неиспользованным. В 1921 г. в Е ропейской России и Западной Сибири гражданская вой

ыла закончена. В связи с этим облабела блокада, и наибо-
ее умное в то время из капиталистических правительств—
нглийское правительство Ллойд-Джорджа изменило свою
актику по отношению к Советской России. С одной сто-
оны, Англия на опыте прошлого убедилась, что военной
илой и блокадой не вырвешь власти у рабочих и крестьян
оссии; с другой—в результате мировой империалистиче-
кой войны все капиталистические страны переживали про-
ышленный кризис и большую безработицу, и особенно в
нглии, и рабочие всех стран стали узнавать правду о Со-
етской России, начали нажимать на свои правительства,
рганизуя комитеты действия и требуя признания Советской
оссии и снятия блокады; наконец, с третьей, под влия-
ием побед Красной рабоче-крестьянской армии на поль-
ком фронте, когда наши кавалерийские части дошли до
тен Варшавы, английское правительство начало полуофи-
иальные переговоры с представителями Советского прави-
ельства о торговых операциях; в результате этих перего-
оров между английским и Советским правительствами был
аключен торговый договор, хотя и без официального при-
нания Российского Советского правительства со стороны
нглии. Но этот договор прорвал капиталистическую блока-
у Советской России, и наш флот получил возможность пла-
ания, без риска быть захваченным, сперва во внутренних,
затем и во внешних водах—в Англию и Германию. Таким
бразом, наш торговый морской флот стал снова деятель-
ым и на Черном, и на Балтийском, и на Белом морях.

V. Перестройка хозорганов и их аппаратов.

Практика работы морского торгового флота в навигацию
921 года показала, что в морском торговом флоте при но-
ых экономических условиях необходимо создать более гиб-
кий аппарат управления или предоставить большую само-
тоятельность управления на каждом море, отделить упра-
ление портами от управления самым торговым флотом, а
акже необходимо перевести морской торговый флот на
амоокупаемость. А для этого необходимо сократить аппа-
ат управления флотом и пересмотреть соответственно

этому штаты контор, агентств и ремонтных мастерски произвести уплотнение работы как на судах, так и в ма стерских, управлениях и агентствах.

До этого момента у нас на каждом море было управлен морским округом, которому подчинялись и порты и весь то говый флот. Округ существовал на средства, отпускаем НКПС по его сметам, и доходы от эксплоатации морско флота поступали в кассу округа и расходовались на порт а также и на ремонт судов и на содержание судов и конто

VI. Госпароходства.

С переходом морского флота на самоокупаемость фло был выделен постановлением Совета Труда и Обороны общего аппарата НКПС, оставаясь подотчетным непо средственно Народному Комиссару Путей Сообщения. силу этого постановления, дело эксплоатации морского фло та было отделено от портов, и было создано центрально правление государственных пароходств. На каждом мор порты отделились от торгового флота и стали в прямое по чинение ЦУМОР'у—при НКПС, а для управления торгово флотом были созданы правления государственных паро ходств на каждом море. Для передачи имущества и ликви дации дел округов были образованы ликвидационные коми сии на каждом море и в центре.

Правления Госпароходств перестроили управленчески аппарат применительно к коммерческим операциям торго вого флота и начали работу чисто по коммерчески, но с то разницей, что деятельность госпароходств контролируетс союзом и рабоче-крестьянской инспекцией. Члены правле ний госпароходств входили в них по назначению Нарком пути по согласованию кандидатур с ЦК Союза.

VII. Реорганизация речного транспорта.

Затем был поставлен вопрос о реорганизации речного торгового флота, но вопрос этот получил окончательное ре шение только в декабре 1922 г., и в настоящее время эта реорганизация заканчивается. В речном флоте пока не про изошло того, что достигнуто на морском транспорте по

ряду причин, имеющих общий характер. На речном транспорте реорганизация заключается в следующем: в центре находится (при НКПС) Центральное Управление речным транспортом с разделением внутри его функций обслуживания внутренних водных путей и эксплоатации флота.

На речных бассейнах службы пути отделяются от эксплоатации флота, подобно тому, как это произошло с портами на морях, и во главе путейской организации стоит начальник пути данного бассейна или реки, а торговый флот возглавляется правлением госпароходства, которое перестраивает свой аппарат так же, как это было и на морях, но с той разницей, что эти пароходства в навигацию 1923 года остаются на сальдо-бюджете НКПС.

На железнодорожном транспорте основы новой экономической политики проходят гораздо медленнее, да к тому же железные дороги в настоящее время для Советского государства имеют особенное значение из-за государственных массовых перевозок и из-за их стратегического значения, поскольку у нас не наступил еще полный мир и поскольку нет гарантий, что при удобном случае буржуазные правительства не сделают еще попытки свергнуть рабоче-крестьянское правительство России военной силой. На железных дорогах все же организованы правления, но на других основах. Это не предмет настоящей книжки, и на нем останавливаться не будем, а приводим его для большей ясности при дальнейшем изложении истории союза рабочих водного транспорта.

VIII. Денационализация и аренда.

На водном транспорте была произведена денационализация мелких судов; часть судов, которая по недостатку материальных рессурсов у государства в ближайшее время не может быть отремонтирована, сдана в эксплоатацию; такие суда передавались в аренду частным лицам на продолжительные сроки с обязательством отремонтировать их за счет арендаторов и по истечении аренды сдать государству в полной исправности. Таким образом, в навигацию 1922 г. на реках и морях стали появляться частные предприни-

тели, что осложняло работу союза по регулированию зар-платы и взаимоотношений судовых команд с предпринима-телями.

IX. Вопрос о разлиянии союзов.

С новым курсом в российском профессиональном движе-нии пришлось поставить в порядок дня транспортного об'-единенного союза вопрос, как лучше обслужить членов союза при существовании новой экономической политики когда работа союза становится более разнообразной, а жизнь очень быстро движется вперед, и когда каждое проме-дление в профессиональной работе грозит совершенно не-нужными и вредными осложнениями. Когда между рабочими в госпредприятиях и товарищами, руководящими этими пред-приятиями, возникают конфликты, это отражается на всей союзной работе и на восстанавливающемся народном хо-зяйстве, а профсоюзам в Советской России не безразлично— будет ли хозяйство Республики восстанавливаться или же будет разрушаться. К тому же на транспорте, железнодо-рожном и водном, с новой экономической политикой созда-лись различные подходы в их работе, и управления морским и речными пароходствами совершенно отличны от управле-ний железных дорог; то, что было централизовано в 192 году и сведено к общему управлению в НКПС, то тепер приходится разделять и строить на различных принципах, практическая работа стала совершенно различна.

Все это выдвинуло вопрос, как лучше повести союзну работу. Дальнейшее существование обоих, столь отличны друг от друга, видов транспорта в об'единенном профсою грозило опасностью: при массовой работе вопросы железно дорожные, благодаря абсолютному большинству в об'едине ном союзе железнодорожников, превалировали бы над во просами водными, а это во время перехода союза к работ на новых принципах могло гибельно отразиться на работ водной части союза и затормозить развитие всей вообще об щей работы.

Этот вопрос обсуждался, как в центре, так и на места и в союзной прессе, и получил свое разрешение в октябр 1922 года на об'единенном с'езде транспортного союза, ко

торый после всестороннего обсуждения вынес следующую резолюцию:

«Опыт работы об'единенного союза показал величайшие трудности в одинаковой мере успешно обслужить обе части союза: железнодорожников и водников в едином ЦК, а равным образом трудность создания об'единенных органов союза на местах, без чего органическое слияние не может считаться достигнутым. Учитывая, что различная степень и форма влияния нэп'а на железнодорожный и водный транспорт вызывают при новых задачах профсоюзов различие в методах и организационных формах работы, что в свою очередь делает работу об'единенного союза еще более трудной, Всероссийский с'езд об'единенного союза работников жел. дор. и водного транспорта для наилучшего обслуживания интересов членов союза и действительного привлечения широких рабочих масс к делу восстановления транспорта, постановляет: 1) создать два союза: железнодорожников и водников; 2) все практические вопросы, вытекающие из разлияния, должны быть решены ЦК обоих союзов по взаимному соглашению. Возможные разногласия решаются ВЦСПС».

На с'езде об'единенного союза были обсуждены вопросы общие для железнодорожников и водников: 1) доклад Центрана, 2) доклад Наркомпути, 3) доклад транспортной кооперации, 4) социальное страхование, 5) культурно-просветительная работа и профтехническое образование, 6) информационный доклад Межд. Комит. Пропаганды транспортников.

Затем с'езд разбился на два самостоятельных с'езда — железнодорожников и водников.

X. V-й Всероссийский с'езд водников.

4-го октября 1922 года открылся V с'езд Всероссийского союза рабочих водного транспорта. На с'езде были обсуждены три вопроса: 1) организационный, 2) организация производства, 3) тарифный и приняты резолюции по вопросам, обсужденным на об'единенном с'езде, культурно-просветительному и социального страхования.

По организационному вопросу V с'езд внес изменение в организационную структуру союза и наметил план организационной работы союза. С'езд постановил Окружные Комитеты—Октраны упразднить и вместо них оставить Бюро ЦК союза. В основу организационной структуры положить районную систему и поручить будущему ЦК союза пересмотреть границы районов и сократить количество районов об'единив наиболее мелкие. На морях тоже основной организационной формой должна быть районная система, и районы могут быть чисто морские, как Черноморский, Каспийский и Владивостокский, и смешанные—морские и речные, как Беломорско-Северо-Двинский в Архангельске, Балтийско-Невский в Петрограде, Доно-Кубано-Азовский в Ростове. В портах, вместо участковых комитетов, должны создаваться портовые комитеты, об'единенные районным комитетом. Ликвидацию октранов и пересмотр границ районов и сокращение районов с'езд поручил ЦК союза. Центральный Комитет союза избран на с'езде из 23 лиц, из числа которых был выделен для постоянной работы президиум ЦК из 7 лиц а из состава президиума выделено бюро секции моряков из 3-х лиц, остальные члены ЦК работают на местах и периодически с'езжаются на пленумы ЦК и его сессии. Бюро секции моряков своего аппарата не имеет и пользуется аппаратом ЦК союза.

С'езд обсудил вопрос организации производства и одобрил мероприятия НКПС по переводу морского транспорта на коммерческий расчет и созданию госпароходств по морям, а также выразил пожелание о переводе речного транспорта на хозяйственный расчет, использовав для этого зимний период, когда прекращается навигация.

По тарифному вопросу с'езд признал правильным переход от государственного нормирования заработной платы к установлению ее соглашениями с профсоюзами и к регулированию заработной платы на договорных началах с хозорганами и поручил ЦК союза разработать типовой коллективный договор и заключить коллективные договоры с отдельными госпароходствами, а также заключить генеральный колдоговор с НКПС на тех рабочих и служащих, ко

торые остаются еще на государственном снабжении, как работающие в портовых управлениях и подчиненных им учреждениях, или работающих на речных путях сообщения, остающихся пока еще на государственном снабжении, а также допустить районные комитеты заключать дополнительные тарифные соглашения к генеральному коллективному договору, исходя из местных средств, а также заключать договоры с частными судовладельцами.

С'езд поручил ЦК союза добиваться постепенно реального повышения заработка членов союза, как работающих в госпароходствах и частных предприятиях, так и находящихся на государственном снабжении.

По социальному страхованию с'езд постановил сохранить единое руководство делом социального страхования в центре в лице центральной транспортной секции, возглавляемой коллегией из представителей ЦК союзов жел. дор. и водников, сохранить окружные об'единенные страховые кассы там, где они имеют законченные формы, а в крупных пунктах, где имеются по нескольку страховых касс, устраивать совещания этих касс. С'езд поручил союзу осуществлять руководство над деятельностью страховых касс. Отделы охраны труда союза должны вести свою работу при непременном участии страхкассы и обратно, путем взаимного представительства.

По культурно-просветительному вопросу с'езд подтвердил практику предс'ездовской работы, внеся известные коррективы по некоторым частям культработы.

Пред с'ездом дело профтехнического образования на транспорте было выделно из общесоюзной работы и передано в НКПС с сохранением за союзом контроля над этой работой. Для общего руководства культурно-просветительной работой на транспорте и изыскания средств для усиления этой работы были образованы, как в центре, так и на местах, Советы по просвещению из представителей: Союза, Наркомпути и Наркомпроса. Создание этих советов явилось необходимым с проведением новой экономической политики, когда все советские учреждения получали жесткие кредиты и жесткие штаты, и Наркомпрос не в состоянии

был на свои средства содержать все культурные учреждения, выросшие со времени Октябрьской революции; недостаточно было для этого и средств, отчисляемых союзом для поддержания всех культурных учреждений на транспорте. Поэтому пришлось прибегнуть к изысканию средств через органы НКПС, вводя для этой цели разного рода фискальные мероприятия.

V Всероссийский с'езд закончил работу, и делегаты разъехались.

На местах и в центре закипела работа по организации союза водников и проведению в жизнь постановлений с'езда.

XI. Работа Союза на новых началах.

Президиум ЦК союза занялся разработкой типового коллективного договора, пересмотром границ районов, ликвидацией октранов, организацией правлений госпароходств и текущей союзной работой.

В конце ноября 1922 года состоялся второй пленум ЦК союза, одобривший проект границ районов и сокращение их числа с 35 до 23, а также сокращение количества подрайонов, и поручил президиуму провести районные с'езды.

Коллективный договор пленумом был рассмотрен, и в него были внесены некоторые поправки в него, выдвинутые местами.

Коллективный договор разделяется на следующие положения: 1) Общее положение, определяющее сроки и дающее характеристику, на кого он распространяется. 2) Прием и увольнение; устанавливает условия приема через органы Наркомтруда, сроки испытания поступающего на работу, методы испытания, результаты, которые оцениваются контрольно-расценочной комиссией, определяет условия, при которых можно уволить с предприятия или судна рабочего. 3) Рабочее время, устанавливает 8-часовой рабочий день для всех рабочих и служащих за исключением кочегаров, работающих на твердом топливе, и конторских служащих, для которых устанавливается 6-часовой рабочий день. Это положение определяет перерывы для приема пищи ра-

бочих, дополнительный перерыв для работниц кормящих грудью через каждые три часа не менее как на полчаса, также определяются авральные работы на судах, которые не оплачиваются, как-то: уборка и постановка парусов, подготовка и уборка грузовых и швартовых средств, брезентовка грузовых люков, крепление палубного груза, поверхностная уборка палубы по высадке пассажиров и утренняя уборка в праздничные дни, водяные и пожарные тревоги, дополнительное крепление груза и судового имущества, уборка и постановка тентов, дошвартовка, перешвартовка, ввод судна в док и вывод из него в часы по назначению доковой администрации, работы направленные к спасению людей судна, судового имущества и груза, работы по исправлению судовой аварии или поломки, не допускающей отлагательства для безопасного плавания до первого порта, уборка мусора, накопившегося за ходовую вахту, установка и перестановка на места землечерпательных снарядов. Всякие другие авральные работы, требующие дополнительного вызова судового экипажа в помощь вахтенным, если они превышают 8-часовой рабочий день, а для кочегаров, работающих на твердом топливе—6-часовой рабочий день, рассматриваются как сверхурочные. 4) Распределение и оплата труда по тарифным разрядам. Исчисление заработной платы производится по 24-разрядной сетке с соотношением 1 к 8 в твердой валюте в заграничном плавании, внутри страны—в товарных рублях. Товарный рубль соответствует набору продуктов по особой таблице и является товарной единицей. Стоимость товарного рубля публикуется 1-го и 15-го каждого месяца Губернскими Статистическими бюро. Компенсация за работу в течение полного календарного месяца для плавающего состава устанавливается в размере 30% от основного оклада. Машинная команда на теплоходных судах сверх основной тарифной ставки получает 20%. На морских судах за счет предприятия одинаковый для всего экипажа стол. Допускается дополнительная оплата за сбережение материала, топлива, улучшение изделия и т. д. Сверхурочные за первые два часа оплачиваются в полуторном размере, а за последующие в двойном.

В этом положении имеется масса деталей, характеризующих оплату труда. Нужно отметить еще один пункт: рабочий, проработавший шесть месяцев, имеет право на двухнедельный с оплатой отпуск, а моряк, проплававший круглый год — месячный с оплатой отпуск. 5) Цеховые гарантии определяют нормы выработки рабочих, утверждаемые расценочно-контрольной комиссией. 6) Охрана труда, в этом положении закрепляются правовые нормы из кодекса о труде, а также устанавливаются нормы выдачи предприятием специальной рабочей одежды и обуви по специально разработанной и приложенной к коллективному договору ведомости. 7) О правах органов союза. В этом положении оговариваются права союза на пользование телефоном и телеграфом за счет предприятия, бесплатные билеты для членов союза и их семей, предоставление помещений для союзных органов, 2%-ное отчисление предприятием сверх заработной платы на содержание делегатов союза, завкомов и месткомов союза и т. д. 8) Культработа. В этом положении предусматривается 3% отчисление сверх заработной платы предприятием в кассу союза на культработу, а также оплата рабочих, посылаемых из предприятий на рабфаки и профтехнические курсы.

В общем коллективный договор обнимает 147 §§ и довольно подробно охватывает все виды взаимоотношений рабочих и союза с хозорганами. Здесь приведены наиболее характерные места из коллективного договора.

В настоящее время ЦК союза уже заключил ряд коллективных договоров с морскими госпароходствами и генеральный коллективный договор с НКПС.

Пленум ЦК рассмотрел ряд более мелких вопросов и поручил ЦК союза разработать порядок празднования пятилетия союза и национализации торгового флота.

8-го февраля 1923 года по всей России союз празднова пятилетие союза и национализации торгового флота. Празднование прошло с большим под'емом и вызвало взрыв энтузиазма среди рабочих. На местах и в центре были отмечены многие работники союза, проявившие себя на работе по на

ционализации торгового флота и в организационной союзной работе.

Состоялся ряд районных с'ездов: в Архангельске, где произошло об'единение трех районов, Ростове, где тоже об'единились три района, в Петрограде, Рыбинске, Одессе, Баку, Москве. Во всех с'ездах принимали участие члены президиума ЦК союза.

XII. Всероссийские конференции: тарифная и райкомводов.

С 1-го по 3-е апреля 1923 г. состоялась Всероссийская тарифная конференция союза, а с 3-го по 6-е апреля Всероссийская конференция союза.

Тарифная конференция учла практику тарифной работы союза за период от Всероссийского с'езда до конференции как в центре, так и на местах. Одобрила тарифную работу тарифно-экономического отдела ЦК союза, утвердив все положения, выдвинутые в тезисах тарифного отдела, и внесла некоторые дополнения в тезисы из тарифной практики мест. На тарифной конференции были также рассмотрены вопросы охраны труда и медико-санитарной помощи.

Всероссийская конференция райкомводов утвердила постановления тарифной конференции и обсудила вопросы организационный, финансовый, культурно-просветительный и отчет Международного Комитета Пропаганды и Действия транспортников.

Гвоздем конференции был вопрос о политике Народного комиссариата Путей Сообщения по водному транспорту. Вопросы организационный, финансовый и культурно-просветительный больших прений не вызвали, и предложенные президиумом ЦК союза резолюции были утверждены конференцией.

С большим интересом конференция обсуждала доклад народного Комиссара Путей Сообщения. Конференция с большим удовлетворением отметила наметившийся перелом в НКПС в сторону большего внимания водному транспорту со стороны НКПС и выразила пожелание об ускорении организации пароходств на речных бассейнах, а также с удовлетворением отметила положительные результаты перевода на

полный коммерческий расчет морского транспорта и при
знала своевременным поставить вопрос об об'единении всех
морского транспорта в одном органе морского транспорта
с привлечением государственных органов — Наркомфина
Наркомвнешторга—к участию в морском транспорте в каче
стве акционеров и принятию мер к развитию русского мор
ского торгового флота путем широкого фрахтования нашег
флота и увеличения морского торгового флота постройко
и покупкой новых судов, а также принятию мер к восста
новлению речного и морского флота, постепенно доведя тон
наж его в течение 5—7 лет до тоннажа довоенного времен

Конференция выразила протест против распыления тор
гового флота по разным хозяйственным организациям, чт
вредно отражается на едином транспортном хозяйстве
срывает план единой транспортной политики.

Конференция закончила свои работы, и делегаты раз'ех
лись по местам с полной уверенностью в том, что начал
возрождения русского советского торгового флота залож
ны прочно.

Наша роль в мировом профдвижении

I. Международная связь моряков.

Наш союз всегда выдвигал лозунг международной солидарности моряков и в самые тяжелые для союза моменты, и в моменты его успехов и благополучия.

В период самой беспощадной блокады Советской России Антантой и окружения ее контр-революцией (в 1919 г.) мы обращались к транспортным рабочим всех стран с воззванием о создании единого пролетарского фронта, но немногие зарубежные моряки и транспортники получили тогда наше воззвание.

В 1920 г. мы пытались войти в транспортный Интернационал, участвуя в Христиании на первом конгрессе транспортников, собравшихся после войны. Но руководители его, амстердамские вожди, во главе с Фимменом, тогда дипломатически уклонились от союза с русским революционным транспортным союзом.

В марте 1921 г. состоялось в Москве небольшое совещание революционных моряков, в котором участвовали помимо русских моряков моряки немецкие, аргентинские, финские. Совещание решило повести работу по созданию революционного Интернационала моряков. Товарищи иностранные моряки уехали за границу для проведения этой кампании, и на август 1921 г. был назначен международный конгресс моряков в Петрограде.

Между тем, идеи революционной классовой борьбы захватывали все большие массы в западно-европейских странах. В союзах Запада, еще не порвавших с соглашателями и буржуазией, стали появляться революционные группы рабочих, пытавшихся установить связь с революционными русскими союзами транспортников. На 1-м международном кон-

грессе революционных союзов, на котором был образова Интернационал красных профсоюзов — Профинтерн, был представлены революционные транспортные союзы и рево люционные меньшинства транспортников.

II. 1-я международная конференция.

Эти-то представители в июле 1921 года собрались н первую конференцию революционных транспортников, ко торая решила образовать Международный Комитет Пропа ганды транспортников в силу того, что в тот момент был преждевременно говорить о создании революционного тран портного Интернационала в виду малого еще количеств профсоюзов танспортников, целиком стоящих на револю ционно-классовой точке зрения и входящих в состав Кра ного Профинтерна.

В тот момент, кроме русских транспортных союзо только болгарский союз транспортников целиком присоед нился к Профинтерну, да небольшие революционные мен шинства транспортников других стран, и для создани транспортного Интернационала нужно было еще проделат большую пропагандистскую и организационную работу в всех буржуазных странах.

10—12 августа в Москве состоялась международная ко ференция революционных моряков. В этой конференци участвовали представители германского союза моряк (Шиффарсбунд), всеобщего рабочего союза—Германия, аргентинского союза моряков и транспортников, от австр лийских союзов моряков и транспортников, от Индустриал ных Рабочих Мира из Америки и представители Междун родного Комитета Пропаганды транспортников.

После предварительного обмена мнений решено было, виду малочисленности представленных союзов моряков, о крыть не конгресс моряков, а конференцию моряков с вместно с Международным Комитетом Пропаганды тран портников и в программу конференции поставить следу щие вопросы: 1) Красный Интернационал профсоюзов и К митеты Пропаганды. 2) Отчеты моряков разных стран

3) Международный Комитет транспортных рабочих и задачи моряков.

Между синдикалистами и коммунистами были споры, открыть ли конференцию или конгресс моряков; решили открыть конференцию.

Международная конференция моряков обсудила все вопросы и постановила: в главнейших портовых городах—Петрограде, Одессе, Гетеборге, Гамбурге, Роттердаме, Антверпене, Ливерпуле, Марселе, Генуе, Афинах (в Пирее), Константинополе, Порт-Саиде, Буэнос-Айресе и Нью-Йорке создать портовые бюро связи и информации Комитета Пропаганды транспортных рабочих.

III. МКДПТ.

Международный Комитет Пропаганды транспортников был пополнен представителями всех стран, присутствовавших на конференции, и в бюро Международного Комитета транспортников были введены три моряка.

Конференция постановила выпустить воззвания: «Ко всем морякам всех стран» и «К революционным морякам всех стран», воззвание к рабочим транспорта всех стран и издавать журнал «Революционный Транспортник» на четырех языках.

Международный Комитет Пропаганды транспортных рабочих в сентябре 1921 года устроил совещание русских моряков представителей портов Черного, Балтийского и Белого морей, на котором были обсуждены постановления Международной конференции моряков и было постановлено приступить к организации портовых бюро Международного Комитета Пропаганды и интернациональных клубов моряков в портах Черного моря, Петрограда и Архангельска.

МКДПТ в 1921 г. выпустил первый № журнала «Революционный Транспортник», издал отчет о международной конференции моряков и брошюрки «Роль моряков в рабочем движении в России и краткая история возникновения и развития Всероссийского Союза рабочих водного транспорта» и «Международный Комитет Действия и Пропаганды транспортных рабочих».

Международный Комитет Пропаганды транспортных рабочих поддерживал непрерывную связь с революционными транспортными союзами и революционными меньшинствами транспортников, а также широкую переписку с Амстердамским транспортным интернационалом.

Организованные в русских портах портовые бюро МКДПТ и интернациональные клубы моряков повели широкую работу среди иностранных моряков, пропагандируя революционно-классовую борьбу и присоединение морских профсоюзов к МКДПТ и Профинтерну.

Иностранные моряки первое время недоверчиво относились к интернациональным клубам моряков под влиянием буржуазной клеветы на Советскую Россию и все революционные организации. Но упорная работа портовых бюро и интернациональных клубов моряков ясно показали всем морякам, побывавшим в этих клубах, что это—по существу дома моряков, в которых они могут получить ответ на любой интересующий их вопрос и могут полезно и хорошо провести время. В настоящее время иностранные моряки в некоторых портах,—Петрограде, Новороссийске, Севастополе и других,—приходят в интернациональные клубы, как к себе домой. При клубах имеются иностранные библиотеки, но ограниченные средства МКДПТ не позволяют еще поставить на должную высоту иностранные библиотеки; необходима для этого широкая помощь всего союза.

IV. 2-я, гамбургская, конференция.

В августе прошлого года в Гамбурге состоялась вторая международная конференция транспортников, на которой присутствовали представители французских железнодорожников, примкнувшие к МКДПТ, и представители германских и скандинавских стран. На этой конференции были обсуждены вопросы: 1) международное экономическое и политическое положение и задачи пролетариата, 2) отчет МКДПТ, 3) международные задачи и вопросы организации революционных транспортников, 4) программа действия, 5) международная работа среди моряков.

Работы конференции прошли единодушно, без разногласий по основным вопросам, и по всем вопросам были приняты резолюции, в которых намечались уже организационные задачи МКДПТ, издание информационного бюллетеня, создание необходимых фондов, и наметилась тактика до II конгресса Профинтерна. Конференция поручила представителям стран вести работу по созданию единого фронта транспортных рабочих и для повседневной работы избрала трех секретарей от Франции, Голландии и России.

V. Портовые бюро Межпропа.

После 2-й конференции в Гамбурге организовалось портовое бюро МКДПТ, и работа за границей вообще более оживилась.

В 1922 году МКДПТ выпустил № 2 и № 8 журнала «Революционный Транспортник» и брошюру «Международный Комитет Пропаганды Транспортных Рабочих».

VI. 3-я конференция, в Москве.

В декабре 1922 г. в Москве состоялась III международная конференция революционных транспортников. На конференции были представлены следующие страны: Сев. Америка, Австралия, Австрия, Болгария, Голландия, Китай, Италия, Польша, Норвегия, Россия, Турция, Франция, Финляндия, Чехословакия, Ява и Швеция, делегатов было 47, представлявших 1.649.300 членов союза.

Программа конференции: 1) доклады М. К. Д. П. Т. и доклады с мест. 2) Русские транспортные союзы и русский транспорт в условиях новой экономической политики. 3) Наступление капитала и транспорт. 4) Организационные задачи революционных транспортников. 5) Программа действий революционных транспортников.

Конференция констатировала повсеместное наступление капитала на транспортников вообще и на моряков в особенности, так как капиталисты во всех странах стремятся увеличить рабочее время и сократить заработную

плату. Во всех странах вожди Амстердамских профсоюзов шли против единого рабочего фронта и этим поддерживали буржуазию против революционных рабочих, исключая из союзов большие группы сторонников Профинтерна.

Конференция учла международное положение транспортных рабочих и подтвердила свои задачи по проведению единого пролетарского фронта, утвердила программу действия на ближайший период. По тарифному вопросу наметила регулирование коллективными договорами условий труда, рабочего времени, заработной платы, норм выработки, прав союзных организаций в предприятиях, социальное страхование рабочих от инвалидности, безработицы, увечья и болезни, установление норм рабочего контроля через фабрично-заводские комитеты, профуполномоченных на судах, комитеты действия, в зависимости от условий каждой страны и силы организации профсоюзов.

Для проведения всех мероприятий, намеченных конференцией, был избран секретариат из 7 товарищей—от Франции—1, Америки—1, Германии—2 и России—3. Для обслуживания специфических нужд моряков выделено из состава секретариата бюро секции морядов три человека—от Америки, Германии и России. Генеральным секретарем избран т. Семар, председатель унитарной федерации железнодорожников Франции, впоследствии арестованный французским правительством Пуанкаре за участие и выступление на совещании комитетов действия в связи с захватом французской буржуазией Рурской области, но теперь освобожденный.

После конференции всюду были сделаны доклады о III конференции революционных транспортников.

Всюду стало заметно оживление в союзах моряков и транспортников. В Роттердаме организовалось портовое бюро. Стала оживляться революционная классовая работа в Англии, Германии, Франции и других странах. С весны начинает оживляться работа и в русских портовых бюро и интернациональных клубах моряков в русских портах.

VII. Переговоры с амстердамцами.

Русские транспортники, принимая участие в МКДПТ наравне с революционными союзамии и революционными меньшинствами западных стран, всюду, где представлялось возможным, проводили идею единого пролетарского фронта против капиталистической реакции и против войны. Амстердамцы на гаагской конференции также высказались за борьбу против войны и, как меру противодействия, выставили всеобщую забастовку.

На горизонте Европы запахло войной. Империалисты Франции и Бельгии оккупировали Рур, но амстердамцы сочли это недостаточным поводом для об'явления всеобщей стачки и еще раз показали миру, с кем держат они единый фронт в критические моменты, когда дело идет о нападении национальной буржуазии.

Но среди амстердамских вождей профсоюзов оказались люди, для которых интересы рабочего класса выше интересов национальной буржуазии. Эта часть амстердамцев открыто заявляла на с'ездах профсоюзов и на рабочих собраниях, что Амстердам не выполнил своего же постановления в критический момент. Эти вожди—Эддо Фимен, Роберт Вильямс и другие.

МКДПТ начал переписку с Интернационалом Транспортной Федерации (МФТ) по вопросу об установлении единства действий всех транспортных союзов в борьбе против капиталистической реакции. В переписке приняли деятельное участие и русские транспортные союзы непосредственно, и в результате, в Берлине, 23—24 мая, состоялась конференция транспортных союзов, представлявших все революционные, в том числе и русские, транспортные союзы, примыкающие к Профинтерну, Амстердаму и МФТ.

VIII. Берлинская конференция.

Представителями русских транспортников и ВЦСПС были от русских союзов—железнодорожников — т. Андреев, водников—т. Ачканов, местного транспорта—т. Садовский и ВЦСПС тов. Лозовский, а со стороны народной федерации транспортников были Роберт Вильямс, председатель МФТ

(Англия), Эддо Фимен, секретарь МФТ (Голландия), Иоган Деринг, член Бюро МФТ (Германия), Марсель Бидагарей, член бюро МФТ (Франция), и Н. Натанс, второй секретарь МФТ (Голландия).

Конференция, несмотря на разногласия, разделявшие представителей Амстердамской Федерации транспортников и представителей русских союзов, прошла при единодушном желании с обеих сторон достичь положительных результатов. Конференция обсудила следующие вопросы: 1) борьба против войны и опасности ее, 2) борьба против фашизма, 3) единый фронт всех транспортных рабочих и их организаций входящих как в международную федерацию транспортников, так и в Профинтерн, 4) создание фонда помощи союзам транспортников, пострадавшим от фашизма, 5) слияние расколовшихся союзов, или принятие обратно в союзы исключенных союзов и групп в отдельных странах, 6) созыв и организация международного конгресса транспортных союзов, 7) обращение ко всем международным секретариатам с призывом о создании единого рабочего фронта. Работе конференции несколько мешала неправомочность представителей международной федерации транспортников в решении всех поставленных вопросов на разрешение конференции. Наша делегация имела полномочия от русских транспортных союзов, от ВЦСПС и от революционных транспортных союзов разрешить все поставленные на конференции вопросы. Такое положение осложняло работу, но стоявшая пред русскими делегатами весьма важная задача—образование единого фронта транспортников — заставляла их не обострять противоречий, а всячески находить приемлемые для обеих сторон формулы и, таким образом, сглаживать острые углы.

Конференция была закрытой по настоянию представителей Международной Федерации Транспортников, несмотря на желание русских представителей иметь ее открытой, но, чтобы не срывать самое конференцию, наши делегаты пошли и на эту уступку.

Первое заседание прошло весьма единодушно, если не считать выступления представителя немецкого союза транс-

портников Деринга, который в своей речи напустился на немецких коммунистов якобы за их раскольническую политику в германских союзах, но весьма тактичное выступление председателя конференции Роберта Вильямса сгладило впечатление от речи Деринга, и конференция продолжала свою деловую работу. Нужно отметить, что на этой конференции не произносилось парадных речей, как это бывает вообще на международных конгрессах, и конференция и работа ее носили исключительно деловой характер, чем можно об'яснить, что она окончилась в течение двух дней, имея 5 пленарных заседаний и несколько комиссий.

Единодушное желание достичь положительных результатов сквозило во всей работе конференции. Конференция разработала и выпустила воззвание против войны и за решительную борьбу с ней, а также воззвание с призывом к борьбе с фашизмом. Конференция постановила также образовать на паритетных началах об'единенный комитет действия транспортных рабочих для борьбы против войны, фашизма и реакции.

Конференция единодушно приняла программу действий против войны и фашизма, а также постановила создать фонд помощи пострадавшим от фашизма транспортным союзам, в первую очередь для защиты и восстановления итальянских союзов транспортников. Решила она также созвать осенью этого же года международный конгресс транспортных союзов всех стран, без различия их направлений, для восстановления единого рабочего фронта.

Конференция закончила свои работы так же единодушно, как и начала.

IX. Отклики зарубежных моряков.

Вслед за закрытием конференции в крупных портах Германии—Гамбурге, Бремене и других—состоялись большие собрания моряков и портовых рабочих, на которых принимались постановления о необходимости образования комитетов действия для контроля над перевозкой оружия и военного снаряжения и борьбы с опасностью войны и фашизма.

X. Надо усилить работу интерклубов.

Чем дальше, тем больше растет потребность в усиленной работе по международному об'единению моряков и вообще транспортных рабочих, и в этой работе главную роль играют интернациональные клубы моряков.

Необходимо усилить работу по созданию портовых бюро МКПТР и интернациональных клубов моряков во всех портах мира.

***

Мы первые шаги сделали. Слово теперь за моряками и транспортниками других стран.

Итоги и выводы

Наш союз прошел большой и тернистый путь борьбы и строительства за двадцатилетний период.

Первые проблески рабочего движения среди моряков нужно отнести к моменту всеобщей стачки на Черном море и организации «Регистрации моряков». В этот именно момент установилась правильная позиция моряков, занятая ими в общероссийском рабочем движении. «Регистрация моряков» революционным порядком овладела большими правами, как рабочая организация, и, опираясь на свой авторитет в массах, явила собою пример для рабочих других отраслей промышленности, как нужно бороться за права рабочих и как надо строить и отстаивать свою рабочую организацию. Особенно это характерно выявилось в момент разгрома «Регистрации моряков», в 1907 году, и в подпольный период «Регистрации моряков», когда революционные моряки в своей массе плохо еще разбирались в политических вопросах, ошибаясь, блуждая в революционных исканиях, и пошли на террор, взрывая пароходы и убивая администрацию. Но убедившись, что дела не поправишь взрывами пароходов и убийствами, они нашли правильное разрешение задачи в создании массовой подпольной организации моряков, группировавшейся впоследствии вокруг редакции газеты «Моряк», и ведении революционно-классовой борьбы не с отдельными личностями, а с политической царской системой и буржуазией вообще.

В февральскую революцию моряки не верили красным словам буржуазных и мелко-буржуазных болтунов о разных свободах, равенствах и братствах на словах, а требовали материального и правового улучшения от представителей мелко-буржуазной власти на деле.

Также правильно они поставили вопрос на своем I Всероссийском с'езде моряков и речников в июле 1917 г., высказавшись в принципе за национализацию торгового флота и ведение классовой борьбы в противовес идее классового мира.

На первом Чрезвычайном с'езде работников водного транспорта союзом в основном правильно разрешен вопрос о проведении национализации торгового флота и правильно был намечен план организации союза по производственному принципу, так же как и построение хозяйственных органов в национализированном транспорте. Правильно в основном в этот революционный момент классовой борьбы разрешали вопрос места, забирая торговый флот в свои руки, ремонтируя и охраняя его.

Были некоторые ошибки, но тогда был такой момент, что некогда было с мелочами разбираться; рабочие творили великую пролетарскую революцию и знали одно — нужно уничтожить буржуазию, как класс, а для этого нужно отобрать у нее все, что она награбила веками, нажила на крови и поте рабочего класса. Была великая борьба, и если замахнулся, нужно было бить и не разбираться, кого ушибешь больно, кого легко.

Так шел в первый период революции рабочий, в одной руке—винтовка, в другой—молоток или штурвал, и делал свое великое дело.

***

С 1919 года союз начинает улучшать свой аппарат и влиять на улучшение аппарата хозяйственного, строить культурные учреждения на водном транспорте, которые с каждым годом увеличивались. Так, в учебном 1919—1920 г. организовано было клубов 83, 1920—1921 г. их уже было 145, а в 1921—22 г. было 154. Школ ликвидации неграмотности по годам: 1919—20 г.—119, в 1920—21—284, в 1921—22 г.—189, в 1922—23 г.—76. Уменьшение школ ликвидации неграмотности об'ясняется уменьшением неграмотных; так, в 1919 году неграмотные составляли 23% на водном транспорте, а в 1923 г. они уже составляют только 3%. Библиотек было в 1919—20 г. 164, в 1920—

1921 г.—358; в 1921—22 г.—375. Кружков драматическо-художественных в 1919—20 г.—150, а в 1922—23 г.—230; кинематографов в 1919—20 г.—18, а в 1922—23 г.—53; школ-клубов подростков в 1919—20 г.—3, а в 1920—1921 г.—21; театров в 1919—20 г. не было, а в 1920—1921 г.—31, в 1921—22 г.—20, в 1922—23 г.—28; общеобразовательных курсов в 1919—20 г. не было, в 1920—21 г.—27, в 1921—22 г.—12, в 1922—23 г.—18; детских домов в 1919—20 г. не было, 1920—21 г.—14, в 1921—22 г.—34, 1922—23 г.—56; детских садов в 1919—20 г.—30, в 1920—21 г.—92, 1921—22 г.—99, в 1923 г.—56, школ первой ступени в 1919—20 г. не было, в 1920—21 г.—45, в 1921—22 г.—148, в 1922—23 г.—171. Вот эти цифры характеризуют рост культурных учреждений на водном транспорте под влиянием культурной работы союза. Уменьшение некоторых культурных учреждений в 1922—23 г. об'ясняется уменьшением кредитов, отпускаемых Наркомпросом, и переходным моментом союза к новой союзной работе.

1919 год был годом напряженнейшей борьбы пролетариата с контр-революцией. В этом году союз напрягал силы в организационной работе, в то же время спасая флот, испытывая удары и отвечая на удары контр-революции более мощными ударами революционного пролетариата, мобилизуя лучшие силы на фронты, на продработу.

1920 год знаменуется окончательным разгромом контр-революции на всех фронтах, вновь национализацией флота, восстановлением союзных организаций в освобожденных от контр-революции местах, собиранием флота. В этом году союз переживает начало об'единения с железнодорожным союзом, централизацию транспорта, полную милитаризацию транспорта, проведение на нем комиссарской системы, переход к управлению транспорта от коллегиального к единоличному управлению и уменьшение влияния союза на производство.

В 1921 году наш союз работает, как часть об'единенного Всероссийского союза железнодорожного и водного транспорта. В союзе проводится параллельно схеме НКПС окруж-

ная система, создаются Октраны и Линктраны. За этот период в союзе ослабевает работа по двум причинам: первая—приспособление организационных форм двух союзов, вторая—оттягивание водной части союза к железнодорожной, как наиболее крупной части транспорта.

1922 год дает транспорту почувствовать нэп и вызывает необходимость перевода морского транспорта на положение государственного синдиката путем создания по морям государственных пароходств, об'единенных центральным правлением. НЭП по разному действует на три вида транспорта—железнодорожный, морской и речной—и с различной быстротой прививается на них.

В связи с НЭП перед союзами стали новые задачи в организационной их части, а особенно в тарифной, когда мы перешли от государственного нормирования заработной платы к регулированию ее коллективными договорами.

В союзе транспортников выдвигаются изнутри различные причины, по разному действующие на оба вида транспорта; тогда стал вопрос, как лучше и легче справиться с поставленными жизнью задачами.

Об'единенный с'езд дает ответ на поставленный вопрос раз'единением транспортного союза на два самостоятельных, железнодорожный и водный, с оставлением в некоторой части общей союзной работы—издательская, страховая, кооперативная, отчасти культурно-просветительная.

V Всероссийский с'езд союза рабочих водного транспорта дает директивы по основным вопросам союзного строительства и намечает линию участия союза в производстве.

ЦК союза принимает живое участие в плановых работах морского и речного транспорта, а также в формировании правлений государственных пароходств и принимает близкое участие в производстве, проводит в жизнь коллективные договоры на всех морях и генеральный договор с НКПС на порты и реки, а также проводит работу по сокращению районов и подрайонов, руководя районными с'ездами.

***

Таким образом, наш союз прошел большой путь борьбы и творческой революционой работы с 1903 г. до 1923 г.,

от беспросветной тьмы царской реакции и беспощадной эксплоатации буржуазии, разбивая оковы и подтачивая революционной работой основы царизма и буржуазии. В тяжкой борьбе улучшая материальное и правовое положение своих членов, союз шаг за шагом приближался по верному пути к ликвидации царизма, а затем и буржуазии, и, наконец, достиг такого положения, когда без союза не разрешается на один вопрос, касающийся морского и речного транспорта.

Работа проделана большая. За этот период союз потерял много лучших своих работников на каторге, в ссылках, в борьбе с царизмом, буржуазией и контр-революцией, но все же он справился с главной, черновой работой—рабочий класс стоит у власти.

***

Но у союза еще много работы впереди. Ему необходимо установить теснейшую связь с союзами моряков и транспортников всех стран и помочь им своим опытом и правильной постановкой союзных организаций, чтобы они не повторяли некоторых ошибок, какие мы уже пережили и которых не следует повторять пролетариям других стран,— помочь им своим опытом в борьбе с буржуазией за власть рабочих.

Помимо этой работы, у союза еще много работы и у себя дома. Необходимо напрячь все силы союза, чтобы совместно с государственными советскими органами восстановить морской и речной транспорт, развить водные пути сообщения и переоборудовать порты.

***

И еще одна, самая большая, работа — это, совместно с находящейся во главе русской и мировой революции коммунистической партией, образовать и политически просветить членов нашего союза. Эта работа на ближайший период является ударной для нашего союза, и он отдает ей много внимания и забот.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие 7

Во времена царизма.

I. Гнет эксплоататоров 9
II. Зубатовщина 11
III. Первая победа 12
IV. Начало нашего Союза 14
V. Огни революции и реакция 15
VI. Разгром нашего союза 17
VII. В подполье 18
VIII. Заграничники 19
IX. В кубриках 19
X. „Моряк“ 20
XI. Разгром нелегального союза 21
XII. На Каспии 23

Февральская революция и возрождение союзов.

I. Свержение царизма 25
II. Начало Советов и союзов 26
III. Комитет организации Всероссийск. Союза Моряков . 26
IV. Мелкие союзы 27
V. Опасности распыленности 28
VI. Всероссийский с'езд 29
VII. Цекморек 32
VIII. На реках 32
IX. Возникновение союзов на Волге 33
X. Центроволга 34
XI. Виквод 34
XII. Возникновение союзов в Сибири 35
XIII. На северных реках 36

Стр.

Октябрьская революция.

I. Перед Октябрем 37
II. Октябрь 37
III. Морской и речной флот в момент Октябрьской революции 38
IV. Борьба за власть на Черном море 39
V. Бои в Одессе 40
VI. „В свои руки“ 41
VII. Социализация флота 42
VIII. Совет девяти 43
IX. Декрет о национализации флота 43
X. Первый чрезвычайный с'езд 46
XI. Единый союз 46

Годы гражданской войны.

I. На Черном море 51
II. Разбитые, но не побежденные 52
III. Скитания Совета девяти 53
IV. Последнее убежище 54
V. Своею собственной рукой 55
VI. Разгром Черноморского флота 56
VII. На Каспии 57
VIII. В Сибири 60
IX. На Севере 61
X. На Балтике 62
XI. На Волге и Каме 63
XII. Союзная работа первого периода 65
XIII. II Всероссийский с'езд 67
XIV. Союз и его роль в первые годы революции 71
XV. Союзная внутренняя работа 76
XVI. Милитаризация транспорта 78
XVII. Восстановление транспорта и союзных организаций . 80
XVIII. III Всероссийский С'езд 82
XIX. Союзное и хозяйственное строительство 87
XX. Об'единение ж.-д. и водного союзов 89
XXI. I об'единенный с'езд 90
XXII. Политотделы и линейная система 92

Союз в условиях новой политики.

I. Начало нэп'а 95
II. Союзы при нэп'е 97
III. Новые хозяйственные формы 98

Стр.

IV. Прорыв антантовской блокады 98
V. Перестройка хозорганов и их аппаратов 99
VI. Госпароходства. 100
VII. Реорганизация речного транспорта 100
VIII. Денационализация и аренда 101
IX. Вопрос о размежении союзов 102
X. V Всероссийский с'езд водников 103
XI. Работа Союза на новых началах 106
XII. Всероссийские конференции, тарифная и рейкомводов. 109

Наша роль в мировом профдвижении.

I. Международная связь моряков 111
II. I-я Международная конференция 112
III. МКДПТ 113
IV. II, гамбургская, конференция 114
V. Портовые бюро Межпрофа 115
VI. III конференция, в Москве 115
VII. Переговоры с амстердамцами. 117
VIII. Берлинская конференция 117
IX. Отклики зарубежных моряков 119
X. Надо усилить работу интерклубов 120

Итоги и выводы 121

Государственный Торговый ФЛОТ

Положение о Государственном Торговом Флоте утверждено СТО 13 июня 1922 года.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ ПРАВЛЕНИЕ в МОСКВЕ

Петровка, 4,6. Солодовниковский пасс. Телефон общ. 1-44-43, Директор-Распорядитель 92-62.

Для телеграмм: „ГОСТОРГФЛОТ“.

Центральное Правление Государственного Торгового Флота об'единяет следующие Госпароходства:

Балтийское Государственное Пароходство

Правление в Петрограде. Васильевский остров, Набереж. Лейтенанта Шмидта 11-2, для телеграмм: ТОРГФЛОТ.

Северное Государственное Пароходство

Правление в Архангельске. Улица Павлина Виноградова, № 82, для телеграмм: СЕВЕРОФЛОТ.

Черноморско - Азовское Государственное Пароходство

Правление в Одессе, улица Лассаля, № 2, для телеграмм: Г О С Ч А П.

Каспийское Государственное Пароходство

Правление в Баку, улица Джапаридзе, № 2, для телеграмм: Г О К А С П.

Государственные Пароходства совершают морское грузовое и пассажирское сообщение между портами С.С.С.Р. и за границей.

Центральное Правление.

ВОЛЖСКОЕ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПАРОХОДСТВО,

имея в своем распоряжении готовыми к эксплоатации к началу навигации 1923 г. 200 почтово-товаро-пассажирских паротеплоходов мощностью 84865 индик. сил грузоподъемностью 3096810 пуд, 544 буксирных паротеплохода мощностью 163509 индик. сил при 1190 разного рода непаровых судах (баржи, барказы, гусяны, тезянки, берлины и т. п.) грузоподъемностью 113526000 пудов,

УСТАНОВИЛО В НАВИГАЦИЮ 1923 ГОДА:

Почтово-пассажирское движение по рекам Волге и Каме.	**Товаро-пассажирское движение по рекам Волге, Каме с притоками.**
Нижний—Астрахань . . . ежедневно	Нижний—Астрахань. . . . ежедневно
Нижний—Пермь. . . . . „	Нижний—Пермь. . . . . „
Нижний—Рыбинск. . . . . „	Нижний—Рыбинск. . . . . „

(Пароходы линии Нижний—Пермь, Нижний—Рыбинск до наступления мелководья имеют беспересадочное движение Рыбинск—Пермь).

Товарное движение специальными товарными паротеплоходами по р.р. Волге и Каме. Перевозку грузов. Буксировку всякого рода судов и плотов и, кроме того, исполняет следующие операции:

1. Страхование грузов в пути следования и на складах. 2. Прием грузов на склады для хранения. 3. Переотправку грузов по железным дорогам. 4. Прием и сдачу грузов на складах получателей. 5. Прием товаров на комиссию. 6. Исполнение всякого рода поручений грузоотправителей по переотправке и сдаче грузов, получение за их счет сумм и документов за грузы и т. п. 7. Прием грузов от жел. дор. для дальнейшего следования их водою. 8. Предоставление отдельных судов для поездок.

В целях правильного выполнения перевозок и удобств сношения грузоотправителей по перевозкам и другим вопросам Правлением Волжско-Государственного Пароходства организовало три транзитных управления, находящиеся в Н.-Новгороде и имеющие на всех пристанях р.р. Волги и Камы своих представителей в лице Агентов и Заведывающих пристанями.

I. **Товаро-Пассажирского Флота,** ведающего всеми перевозками грузов и пассажиров на почтово-товаро-пассажирских товарных паротеплоходах транзитных линий Нижний—Астрахань, Нижний—Пермь, Нижний—Рыбинск.

II. **Буксирно-Сухогрузного Флота,** ведающего перевозкою на баржах и барказах под буксиром парохода всех сухогрузов, имеющих транзитное следование по р.р. Волге, Каме и из их притоков на Волгу и Каму и в обратном направлении, а равно буксировкою в этих пределах плотов и других груженых и порожних судов, находящихся в ведении др. организаций и лиц.

III. **Нефтеналивного Флота,** ведающего перевозкою нефтеналивных грузов по всей территории Волжского Бассейна.

И **двенадцать Местных Управлений Флота,** ведающих в пределах указанных ниже границ перевозкою пассажиров и грузов, и всякого рода буксировки чисто местного значения.

1. **Окское**—с местонахождением в Москве, 2. **Костромское**—в Ярославле, 3. **Юрьевецкое**—в Юрьевце, 4. **Нижегородское**—в Н. Новгороде, 5. **Ветлужское**—в Козьмодемьянске, 6. **Казанское**—в Казани, 7. **Самарское**—в Самаре, 8. **Саратовское**—в Саратове, 9. **Астраханское**—в Астрахани, 10 **Бельское**—в Уфе, 11. **Вятское**—в Вятке и 12. **Верхне-Камское**—в Перми.

Прием грузов и производство указанных выше операций производится как Правлением Волжского Госпароходства, находящимся в Н.-Новгороде, по Рождественской ул., в д. 9—13, так и его Управлениями и Агентами последних во всех пристанских пунктах Волжского бассейна.

Председ. Правления **А. Г. Ищенко.**
Заместит. Пред. **В. М. Максимов.**
Управ. делами **В. И. Бурев.**

Члены Правления: **М. И. Степанков.** **А. И. Меркульев.** **Н. И Шкляев.**

НКПС

Центральное Управление Речного Транспорта

(г. Москва, ул. Коммуны, д. № 2)

об'являет, что в связи с переходом речного транспорта на хозрасчет образованы **ПРАВЛЕНИЯ ГОСПАРОХОДСТВ:**

1) Волжское Государственное речное пароходство—г. Н.-Новгород (р. Волга от г. Рыбинска до Астрахани с притоками).

2) Северное Государственное Речное Пароходство—г. Архангельск (р. р. Онега, Сев. Двина, Мезень и Печора с притоками).

3) Северо-Западное Государственное Речное Пароходство—г. Петроград (р. Волга от истоков до г. Рыбинска с притоками, оз. Селигер, р. Свирь, оз. Онежское, р. Вытегра, р. Ковжа, р. Нева, оз. Ладожское, р. Волхов, р. р. Сясь, Оять, Паша, Олонка, Луга с притоками, оз. Чудское, оз. Псковское, реки Ловать, Пола, оз. Ильмень, р. р. Мста, Ниша, р. р. Зап. Двина и Березина со всеми примыкающими к ним искусственными системами до государственной границы).

4) Верхне-Днепровское Государственное Речное Пароходство—г. Киев (р. Днепр от истоков до г. Александровска с притоками).

5) Нижне-Днепровское Государственное Речное Пароходство—г. Херсон (р. Днепр от г. Александровска до устья с притоками, Лиман от Херсона до Николаева, р. Южный Буг, р. Днестр и прочие реки бассейна Черного моря от устья р. Днестра до Перекопа, а также реки Крыма).

6) Доно-Кубанское Государственное Речное Пароходство—г. Ростов на Дону (р. Дон с притоками, Сев.-Донецкий шлюзованный путь реки бассейна Азовского моря от Перекопа до устья р. Кубани, р. Кубань с притоками).

7) Государственное Пароходство рек Западной Сибири—г. Омск (р. р. Тобол, Иртыш, Обь, Енисей, Ангара, р. Лена с притоками и озеро Байкал).

8) Амурское Государственное Речное Пароходство—г. Благовещенск (р. Амур, р. Селенга с притоками).

9) Средне-Азиатское Пароходство—г. Чарджуй (р. Аму-Дарья с притоками).

Госпароходствами установлены срочные товаро-пассажирские и буксирные рейсы транзитного и местного сообщения, а также производятся все транспортно-экспедиторские операции по хранению и перевозке грузов, выполнение всякого рода формальностей и страхование грузов, перевозимых на судах госпароходств.

Обслуживание водных путей, принятие мер к их улучшению для нужд судоходства возложено вместо бывш Водных Отделов ОПС на вновь организованные следующие местные Управления Внутренних Водных путей:

1) Волжское М. У. В. В. П.—г. Нижний-Новгород, 2) Северное М. У. В. В. П.—г. Архангельск, 3) Сев.-Западное М. У. В. В. П.—г. Петроград, 4) Днепровского бассейна—г. Киев 5) Доно-Кубанское—г. Ростов на Дону, 6) Зап.-Сибирское—г. Томск, 7) Амурское—г. Благовещенск.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ.

ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТ

Правление: Москва, Ипатьевский пер., 3.

Телефоны: Коммутаторы: 71-94, 71-95, 71-96 и 71-97.
Добавочные: 43, 105, 138 и 152.

ТЕЛЕГРАФНЫЙ АДРЕС Правления и всех учреждений Добровольного Флота в России **„ДОБРОФЛОТ“**, за границей: **„DOBROFLOTT“** с прибавлением наименования города.

Морская перевозка грузов.

Агенты по транспорту всякого рода грузов, фрахтованию, страхованию и проч.

Добровольный Флот принимает на себя всевозможные поручения

по экспедиции, выполнению таможенных обрядностей, приемке и сдаче товаров в России и за границей.

Выгрузку и погрузку судов.

Товары собираются со складов, заводов и проч., очищаются в таможне и отправляются получателям по назначению.

Складочные операции.

Принимает к доставке мелкие посылки из-за границы адресатам.

ЖУРНАЛ НАШЕГО СОЮЗА

„РАБОЧИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА“

является **руководящим сборником** для каждого **профработника**, от судового делегата до предрайкомвода, и **необходимым справочником** для всякого ответственного **хозяйственника** на водном транспорте.

Быть подписчиком „Рабочего Водного Транспорта“—**их долг; быть его рабкором—их обязанность.**

ПОДПИСКА на июльскую и последующие (до конца года) книжки принимается из расчета за один экземпляр в месяц—для союзных органов—**50 коп.**, а для хозяйственных, кооперативных и проч. организаций и учреждений—**1 руб.** в червонном исчислении (банкноты) по курсу Котировальной комиссии.

При подписке с мест, во избежание потери на курсе, просим подписные деньги вносить в местные конторы, отделения и агентства Госбанка на текущий счет ЦК Союза водников в Московской конторе Государственного Банка номер **двести двадцать три (223).**

Об'явления принимаются в червонном исчислении (банкноты) по тарифу: позади текста—целая страница **112 руб. 50 к.**, $^1/_2$ стран.—**75 руб.**, $^1/_4$ стран.—**50 руб.; впереди текста и на обложке**—целая страница **225 р.**, $^1/_2$ стран.—**150 р.** $^1/_4$ **страницы—100 руб.**

АДРЕС РЕДАКЦИИ и КОНТОРЫ: Москва, Солянка, 12, Дворец Труда, **Союз Рабочих Водного Транспорта** (5-й этаж, комната 214). **Телефон 1-83-40.**

Для телеграмм: Москва, ЦЕКА Водников.

Редакция.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОМИТЕТ

Действия и Пропаганды Транспортников (МКДПТ)

приступил к изданию ряда серий иллюстрированных открытых писем. Каждая серия состоит из 16 открыток, на которых (способом **mezzo-tinto**) воспроизведены отдельные моменты революционного движения, эпизоды гражданской войны, борьба с хозяйственной разрухой, портреты вождей международного пролетариата и деятелей СССР.

Первая серия вышла в свет и продается.

В НЕЕ ВХОДЯТ: **Портреты:** товарищей Ленина, Крупской, Клары Цеткин, Чичерина, Лозовского, Рыкова, Калинина, Зиновьева, Буденного, Чин-Хон-Ки (председатель революц. союза китайских моряков в Гонконге). **Группы:** „Председатель Совнаркома принимает американских гостей“, „Президиум II Конгресса красных профсоюзов в Москве, 1922 г. (ноябрь)“. „ Французская делегация на Межд. конгрессе красных профсоюзов в Москве, 1922 г. (ноябрь)“, „Президиум III Межд. Конференции революционных транспортников“. **Эпизоды:** „Тов. Домбаль приветствует московских рабочих“, „Тов. Радек на митинге московских рабочих“.

МКДПТ предлагает всем организациям, желающим приобрести эти серии, подписаться, указав определенное количество требуемых экземпляров. Цена серии—80 коп. зол. по курсу. При условии покупки на район не менее 3000 экз.—65 коп. зол.

Требования адресовать: Москва, Солянка, 12, ЦК водников, Международный Комитет Действия и Пропаганды Транспортников.

ПРАВЛЕНИЕ
Сибирского Государственного Пароходства
гор. ОМСК.

Открыты Управления Государственного Пароходства по р. Енисею в г. Красноярске и Пароходства по Ангаро-Байкальскому бассейну в Иркутске и Главные Агентства Правления Госпароходства по Обь-Иртышскому бассейну в Омске, Главного Агентства для р. Оби в Томске и по р. Турсе-Тоболу с притоками в г. Тюмени.

На всех крупных пристанях имеются Агентства Госпароходства. Сибирское Государственное Пароходство в навигацию 1923 г. принимает на себя по указанным рекам **перевозку товаров и пассажиров** по установленным тарифам. (Перевозка массовых грузов может производиться и по особым соглашениям Госпароходства с грузоотправителями).

На всех указанных реках, кроме буксирных пароходов будут рейсировать пассажирские пароходы по расписаниям

по реке Иртышу:

от Тополевого Мыса до Семипалатинска
„ Семипалатинска до Омска
„ Омска до Тобольска и Тюмени.

по реке Оби:

от Бийска до Барнаула
„ Барнаула до Томска
„ Томска до Тобольска и Тюмени.

по реке Енисею:

от Минусинска до Красноярска
„ Красноярска до Енисейска
от Красноярска до Туруханска (по особым каждый раз об'явлениям).

по реке Ангаре и озеру Байкалу:

от Иркутска до Братского Острога (по особым каждый раз об'явлениям).

ТЕЛЕГРАФНЫЕ АДРЕСА:

Правления Омск: **„Сибгоспар".**
Управления и Главных Агентов: **„Госпароходство".**

Председатель Правления и Уполнаркомпуть **Дианов.**
Директор-Распорядитель **Гаккель.**

Согласно утвержденному СТО 5 декабря 1922 г. положению, открыло свои действия

правление

Амурского Государственного Речного Пароходства (АМУРСКОЕ ПАРОХОДСТВО).

В состав его входит также Управление Внутр. Водных Путей Амурского бассейна (АВУ).

Агентства Амурского Госпароходства имеются: **в Сретенске, Покровское, Благовещенске, Сахалине, Михайло-Семеновске (Лахасусу), Хабаровске, Николаевске, Владивостоке, Харбине и Зее.**

*

Амурское Госпароходство осуществляет хозяйственно-транспортные операции по всему бассейну р. Амура и действует на принципах хозяйственного расчета. Оно связано с дорогами Дальнего Востока соглашением о прямом сообщении.

*

Состав правления: Председ. Правления **Н. К. МАРШАН.** Члены Правления: Зам. Председателя Правления **А. Н. ЛАГУТИН.** Директор - Распорядитель **Е. В. КАЩИК.**

*

Адрес Правления: Благовещенск, Амурское Пароходство. Для телегр.: Благовещенск Река.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ

ЧЕРНОМОРСКО-АЗОВСКОЕ ПАРОХОДСТВО.

Все побережье СССР Черного и Азовского морей

связано регулярным почтово-товаро-пассажирским сообщением полностью оборудованными товаро-пассажирскими пароходами с тоннажем свыше 14.000 тонн.

Срочность движения, все удобства пассажирам обеспечены.

Все пароходы оборудованы радио-телеграфом, поддерживающим беспрерывную связь со всеми радио-станциями республики.

Такое же сообщение с портами Анатолии и Ближнего Востока (Турции).

ПЕРЕВОЗКА:

массовых грузов специально грузовым, паровым, парусно-моторным, парусным и баржевым флотом с общей грузоподъемностью свыше 50.000 тонн. Нефтепродуктов 9-ю специальными наливными судами с грузоподъемностью свыше 8.000 тонн. Всякого рода грузов за границу и из-за границы; хранение грузов, страхование, очистка от пошлин и т. п.

Сухопутные коммерческие агентства Госпароходства

ПРИНИМАЮТ

грузы к отправке в смешанном железно-водном сообщении, с производством торгово-комиссионных и экспедиторских операций и выдачей ссуд под товары и грузы.

МОРСКИЕ АГЕНТСТВА ГОСПАРОХОДСТВА

во всех портах Черного и Азовского морей располагают обширными складочными помещениями, приспособленными для хранения грузов.

Все справки, касающиеся пассажирского сообщения и перевозки грузов, можно получать:

В МОСКВЕ—в Центральном Правлении Госторгфлота (Москва, Петровка, пассаж бывш. Солодовникова, 4. Телегр. Адрес Москва—Госторгфлот).

В ОДЕССЕ—в Правлении Черноморско-Азовского Пароходства (Ул. Лассаля, № 2. Телегр. адр. Одесса—Госчап).

Во всех Морагентствах приморских городов, телеграфный адрес—название города, Госчап.

Во всех пунктах местонахождения отделений и комиссионерств Украинбанка на Украине и в Об'единенных Городских Коммерческих Агентствах Госпароходства и Московско-Киево-Воронежской ж. д. в Харькове, Киеве и Одессе.

В заграничных портах—у торговых представителей СССР и Уполномоченных Госпароходства.